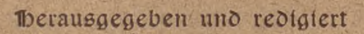
15. Jahrgang.

Österreichisch-Ungarische Revue.







Herausgegeben und redigiert
von

A. Mayer=Wyde.

28. Band, 4. und 5. Heft.



1902. 1902.

Wien.
Verlag der Österreichisch=Ungarischen Revue.
IX., Severingasse 17, Mezzanin 6.

Generaldebit für den ausländischen Buchhandel bei Wilhelm Braumüller, k. u. k. Hof= und Universitätsbuchhändler.
Wien und Leipzig.

Inhalt.

Seite

Reichsrathsabgeordneter Josef Popowski: Bemerkungen über die Nothwendigkeit eines Programmes der französischen Colonialpolitik. Mit einer Kartenskizze 225

Kön. ung. Sectionsrath Béla v. Gonda: Ungarns Schiffahrt (Fortsetzung). Mit 14 Illustrationen 249

Anton Ritter Klodič von Sabladoski: Zur Geschichte des Schulwesens in Görz und Gradisca (Fortsetzung) 281

Von den Gütern des griechisch-orientalischen Religionsfonds in Czernowitz (1848 bis 1898) (Fortsetzung) 297

Geistiges Leben in Österreich und Ungarn 313

Ernest Szattinger: Ein neues Prachtwerk aus Ungarn. „Zur Erinnerung an König Béla III." Mit Allerhöchster Unterstützung seines erhabenen Nachfolgers, Kaisers und Apostolischen Königs Franz Josef I. im Auftrage der ungarischen Regierung redigiert von Julius Forster.

Österreichische und Ungarische Bibliographie 322

Österreichische und Ungarische Dichterhalle 324

A. M—čič: Der Becher der Unsterblichkeit. Aus dem Slovenischen des Anton Aškerc übersetzt. — A. Funtek: Die erste Märtyrerin. Aus dem Slovenischen des Anton Aškerc übersetzt. — Hans Grasberger: Amalie (Fortsetzung).

Titelblatt und Inhaltsverzeichnis zum 27. Bande.

Ew. pp!

An gegenwärtiger Stelle gebe ich mir die Ehre der Anzeige, dass sich

Redaction und Administration der „Österreichisch-Ungarischen Revue" nunmehr im IX. Gemeindebezirke Wiens, Severingasse 17, Mezzanin 6

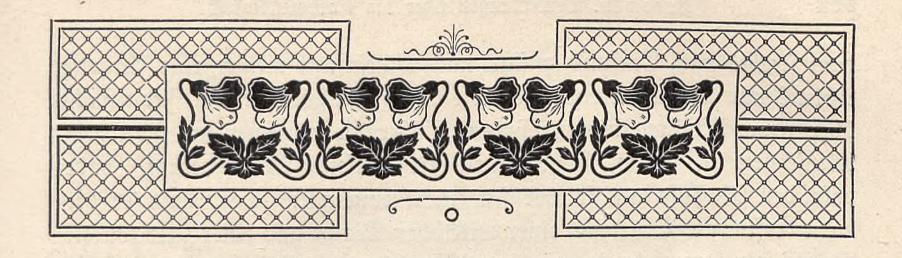
befinden, wohin allfällige Zuschriften, Reclamationen, Geldsendungen, Manuscripte, Correcturen, Recensionsexemplare etc. gütigst gerichtet werden wollen. Aus diesem Anlasse sei mir zugleich die herzliche Bitte auszusprechen verstattet, es möge das edle, von mir stets dankbarst empfundene Wohlwollen, welches die hochverehrten Gönner und Freunde meiner Zeitschrift derselben an ihrem alten Sitze durch so viele Jahre ebenso beharrlich wie weitgehend erwiesen haben, ihr auch an deren neuem Standort in unvermindertem Maß erhalten bleiben!

Wien, am 20. September 1901.

Hochachtungsvollst:

A. Mayer-Wyde.

Dar I Państw. Liceum i Gimn. w Tarnowie



Bemerkungen über die Nothwendigkeit eines Programmes der französischen Colonialpolitik.

Vom Reichsrathsabgeordneten Josef Popowski.

Wien. Mit einer Kartenskizze.

Gabriel Hanoteaux sagt in seiner Geschichte des Cardinals Richelieu, die französische Nation sei eine eminent idealistische Nation, welche oftmals reale Interessen ihren idealen Aspirationen und Träumen geopfert habe. Und in der That, die französische Geschichte gibt dem vorzüglichen Schriftsteller recht, der wiederholt als Minister des Äußeren die Politik Frankreichs geleitet hat. Wenn Frankreich niemals seine Interessen aus den Augen verloren, wenn es positive Zwecke stets mit so viel Energie und Ausdauer wie Preußen und Russland verfolgt hätte, so wäre es umso leichter ans Ziel gelangt, als es lange vor den übrigen europäischen Mächten centralisiert und consolidiert war. Aber schon im 17. Jahrhundert tadelten der Herzog von St. Simon und der Cardinal Retz die französische Regierung, dass sie kein positives Programm habe, und derselbe Vorwurf kann auch der französischen Politik des 18. und 19. Jahrhunderts gemacht werden. Dies erklärt sich daraus, dass in Paris der Wahrung des Scheines und des äußeren Einflusses seit jeher mehr Wichtigkeit beigelegt wurde als der Erreichung positiver Ziele.

Man beschäftigte sich mit der Thätigkeit des französischen Botschafters in Constantinopel, mit dem Schutze der Christen in Syrien, mit dem Projecte des Panamacanals ebenso angelegentlich wie mit der Frage der Herrschaft über die Rheinlande. Mit einem Worte,

man strebte nach Einfluss anstatt nach Macht und meinte, eine derartige Politik mit Declamationen über die civilisatorische Mission Frankreichs, über seine Pflichten als Großmacht, über die allgemeinen Zwecke der Menschheit u. s. w. rechtfertigen zu dürfen. Man vergaß dabei, dass der Einfluss als solcher sich nicht erzwingen lässt, dass er vielmehr erst das Ergebnis einer wirklichen Macht und einer zielbewussten Politik sein kann, ebenso wie im Privatleben die Achtung, die man genießt, das Ergebnis eines ehrenhaften, vorwurfsfreien Daseins ist. Die Werbung politischen Einflusses ist eine Sisyphus-Arbeit: eine diplomatische Intrigue kann alles Geschehene zunichte machen, während dauernder Einfluss nur der wirklichen Macht und der Möglichkeit, im Nothfalle einen Druck auszuüben, zukommt. Auch angesichts letzterer Eventualität muss das richtige Maß eingehalten werden, um den Staat, der dem Einflusse seines mächtigen Nachbars ausgesetzt ist, nicht zum äußersten zu bringen. Diese Wahrheiten wurden in Frankreich von jeher verkannt. Man lief dem Schatten nach und verlor die Wirklichkeit aus den Augen. Man übersah, dass man, um etwas zu erreichen, vorher wissen muss, was man will, dass man ein ganz bestimmtes Ziel, ein politisches Programm haben muss, dessen Durchführung fortwährend sorgfältig zu überwachen ist, und dass man dieses Programm weder momentanen Einfällen noch den Nebeninteressen der Tagespolitik opfern darf. Mit einem Worte: eiserne Consequenz und unablässige Arbeit sind unumgängliche Bedingungen des Erfolges.

Wenn wir die moderne Geschichte studieren, so bemerken wir, dass sowohl in Preußen, als auch in Russland jeder Monarch und jeder Minister die Politik seines Vorgängers fortführt, wobei er ihr den Stempel seiner Individualität aufprägt und sie den jeweiligen Verhältnissen sowie den Mitteln des Staates, dem er vorsteht, anpasst. Wie schwer wäre es aber, aus der französischen Geschichte das politische Programm Frankreichs abzuleiten. Nach der Behauptung Hanotaux' hat ein unaufhörliches Streben nach dem Ideal das französische Volk in seiner Entwicklung durch die Jahrhunderte beherrscht. Es ist allerdings wahr, dass schon Heinrich IV. beabsichtigt hat, die Rheingrenze zu erreichen, und der Cardinal Richelieu schreibt in seinem politischen Testamente: „Der Zweck meiner ministeriellen Thätigkeit war, dem Lande Gallien die Grenzen, die ihm die Natur angewiesen hat, zurückzugeben, Gallien mit Frankreich zu identificieren und überall, wo das alte Gallien war, das neue aufzurichten.“ Wenn daher die Monarchen und Minister, die Frankreich nach

dem Tode des berühmten Cardinals regiert haben, ebenso viel Consequenz und Energie gezeigt hätten wie die russischen und preußischen Staatsmänner; wenn sie die Interessen des Landes nie ihren Aspirationen und Träumen geopfert hätten, so wären sie wohl in der Lage gewesen, Frankreichs europäische Hegemonie, die seit dem 17. Jahrhundert feststand, zu benützen, um ihm seine natürlichen Grenzen, die Linien der Alpen und des Rheines, zu sichern.

Aber selbst wenn Frankreich die Grenzen des alten Gallien erreicht hätte, und wenn den 455.000 km^2 seiner gegenwärtigen Oberfläche jene 14.509 km^2 von Elsass-Lothringen sowie jene 22.000 km^2, die die Deutschen auf dem linken Rheinufer besitzen, d. i. zusammen 36.500 km^2 hinzugefügt worden wären, so könnten ihm doch weder sein Territorium noch seine Einwohnerzahl in Europa einen Platz neben den Weltstaaten sichern.

Ebensowenig lässt sich die Suprematie, die die französische Sprache vor zwei Jahrhunderten erlangt und bis zu uns herauf unbestritten behauptet hat, auf die Dauer festhalten. Nach der Behauptung eines deutschen Gelehrten haben am Anfange des 19. Jahrhunderts französisch 30·5 Millionen Menschen, deutsch 30 Millionen, russisch 30 Millionen und englisch 21 Millionen gesprochen. Gegenwärtig sprechen über 125 Millionen Menschen englisch, etwa 100 Millionen russisch, 70 Millionen deutsch und kaum 50 Millionen französisch. Es verdient verzeichnet zu werden, dass im Jahre 1899 der Stadtrath von Rotterdam beschlossen hat, von nun an solle in den Stadtschulen englisch anstatt französisch gelehrt werden.

Man darf nicht übersehen, dass sich nach und nach die politische Configuration des europäischen Continentes geändert hat. Während die mitteleuropäischen Staaten mit Erbitterung um jeden Zoll Erde in Italien und im Rheinthale kämpften, bemächtigten sich Russland und England der Welt. Der politische Schwerpunkt verschiebt sich langsam nach Osten, und Europa selbst verliert allmählich das Privilegium, der einzige Welttheil zu sein, in dem Geschichte gemacht wird. Japan und die Vereinigten Staaten Amerikas stellen sich neben die europäischen Großstaaten; und nicht neben, sondern über letzteren stehen die Weltmächte: Groß-England, Russland und die Vereinigten Staaten Nordamerikas.

Einen der charakteristischen Züge unserer Zeit bildet die ungeheuere Macht, die an gewissen Stellen concentriert ist. Wie in der ökonomischen Welt die Milliardäre über den Millionären stehen, ebenso stehen in der politischen Welt die Weltmächte über den Großmächten, wie

wir sie vor fünfzig, ja sogar noch vor dreißig Jahren gekannt haben. Die ungeheuere Macht, über die jene verfügen, und das ausgebreitete Feld ihrer Thätigkeit rechtfertigen Lord Salisburys Ausspruch beim Jahresbankett des Prime-Rose-Clubs am 4. Mai 1898: „Die Starken werden immer stärker, die Schwachen immer schwächer."

Wir sehen daher, dass weder die Ausdehnung noch die Bevölkerung der europäischen Großstaaten, die sich zwischen 300.000 bis 600.000 km^2 und zwischen 30 bis 56 Millionen Einwohnern bewegen, ausreicht, um einem Staate eine dominierende Rolle in der modernen Welt zu sichern, und dass, selbst wenn Frankreich das Programm des Cardinals Richelieu ausgeführt und die Grenzen des alten Gallien zurückgewonnen hätte, dies nicht ausreichen würde, um ihm die große Rolle in der heutigen Welt zu sichern, die es während der Regierung Ludwigs XIV. gespielt und nicht allein am Anfange des 19. Jahrhunderts, sondern auch während der ersten Periode der Regierung Napoleons III. behalten hat und noch gegenwärtig anstrebt. Nun muss aber doch jeder nüchterne französische Politiker über eines im klaren sein: was Frankreich während seiner Vorherrschaft in Europa, d. i. seit dem 17. Jahrhunderte nicht zu erreichen vermochte, das wird es auch jetzt nicht erreichen, umsoweniger als das linke Rheinufer wirklich deutsch ist und dem mächtigen Deutschen Reiche gehört, das die beste Armee der Welt und um 16 Millionen mehr Einwohner als Frankreich hat. Man sollte den Muth haben einzusehen, dass die Rückeroberung von Elsass-Lothringen ebenso unwahrscheinlich ist als die Eroberung der Rheinprovinz, und dass, wenn Frankreich alle seine Bemühungen diesem Ziele zuwenden würde, es keineswegs Erfolge erzielen könnte, die ihm eine Stelle unter den Weltmächten sicherten. Die erbitterten Kämpfe der Mächte in Centraleuropa haben deren ganze Kräfte in Anspruch genommen und Russland und England die Möglichkeit geboten, sich indessen der Hälfte des Erdballs zu bemächtigen. Frankreich könnte daher nur durch eine positive Politik, die große Resultate ergäbe, die hervorragende Stellung, die es einst innehatte, und die es mit Recht wieder anstrebt, erreichen.

Dies führt uns zur Betrachtung der Colonialpolitik.

❦

Im Laufe des 19. Jahrhunderts, seit 1830, hat Frankreich seine Colonialmacht wieder hergestellt; es besaß ausgedehnte Colonien im 18. Jahrhundert und überließ sie den Engländern im Frieden von 1763. Jules Ferry hebt dies mit Stolz in seinem Buche „Le Tonkin et

la mère patrie" hervor und bringt in Erinnerung, dass in weniger als zehn Jahren die Republikaner Frankreich um vier Königreiche vergrößert haben, nämlich um Tunis, Indo-China, Madagaskar und den Kongo. Aus nachstehenden Zahlen ersehen wir den Zuwachs des französischen Colonialbesitzes im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts. Im Jahre 1878 haben die französischen Colonien 1,200.000 km^2 und 8,500.000 Einwohner, im Jahre 1899 10,650.000 km^2 und 59,000.000 Einwohner gezählt. Und wenn man berücksichtigt, welch ein unwiderstehlicher Zug die großen europäischen Nationen zur Eroberung neuer Gebiete führt, und dass bald die ganze Welt zwischen ihnen, den Amerikanern und vielleicht auch den Japanern vertheilt sein wird, so wäre es unbillig, den zahlreichen französischen Regierungen, die so rasch aufeinander gefolgt sind, vorzuwerfen, dass sie hie und da genommen haben, sobald sich eine günstige Gelegenheit geboten hatte. Wer beobachtet hat, mit welchen Schwierigkeiten Deutsche und Italiener, die zuletzt unter allen Staaten Colonialpolitik zu treiben begonnen haben, kämpfen mussten, um für die Colonisierung geeignete, noch nicht occupierte Gebiete zu finden, wird gewiss geneigt sein, die französischen Regierungen von jedem Vorwurfe freizusprechen.

Man muss einräumen, dass, wie der alten Monarchie ein politisches Programm fehlte, um dessen Ausführung sie sich bemüht hätte, ebenso die verschiedenen französischen Regierungen, welche seit 1830 ans Ruder kamen, kein Programm der colonialen Politik gehabt haben. Jules Ferry, der in seiner Eigenschaft als gewesener Ministerpräsident in diesem Falle eine Autorität ist, nennt die algerische Expedition eine Polizeimaßregel der Mittelmeerpolitik und behauptet, dass für Gambetta die Besetzung Tonkins vor allem eine Genugthuung für die egyptische Angelegenheit war. Im Jahre 1881 erklärte Gambetta, dass Frankreich wieder die Stellung einer Großmacht einnehme, und als solche dürfe es weder im Mittelmeere noch im indischen Ocean auf die Rolle und die Rechte einer Großmacht verzichten. Man hört aber auf, eine Großmacht zu sein, wenn man seine Thätigkeit einschränkt.

Wenn wir die Verhandlungen der französischen Kammern über die auswärtige Politik sowie die Reden der Minister des Äußern lesen, so gewahren wir, dass man in Frankreich immer in demselben Gedankenreiche verweilt. Man will eine Frankreichs würdige Politik vertreten, würdig eines Großstaates, anstatt einer Interessenpolitik, welche die Kräfte und die Mittel Frankreichs vermehren und dadurch

seine Macht und seine Rolle in der Welt bedeutender machen würde.

Es läſst sich keinesfalls leugnen, daſs ein Programm der colonialen Politik höchlich zu wünschen wäre; denn um große Erfolge zu erzielen, muſs man genau wissen, was man will, in welche Richtung man seine Bemühungen zu lenken hat, wie die Zukunft vorzubereiten ist, so wie man es verstehen muſs, günstige Gelegenheiten, welche ja denjenigen, die es verdienen, niemals fehlen, auszunützen. Ein Programm, das dieses Namens wert ist, muſs realisierbar, praktisch, beständig sein und mit Beharrlichkeit und Energie, wie es im Laufe der Jahrhunderte Russland und Preußen gethan haben, durchgeführt werden. Wenn die Aufstellung eines Programmes der Colonialpolitik für Deutschland oder Italien schon schwierig ist, so ist es noch schwieriger für Frankreich. Deutschland muſs sich mit sehr entfernt liegenden Colonien begnügen, und diejenigen, die es besitzt, haben einen mäßigen Wert. Italien, situiert im Mittelmeere, wurde von Frankreich und England überholt, und es war genöthigt, Colonien am Rothen Meere, über 3000 *km* vom Mutterlande entfernt, zu gründen. Dagegen hat Frankreich das Glück, Algier und Tunis zu besitzen, die kaum 1000 *km* von Marseille entfernt sind und als geographische Fortsetzung Frankreichs betrachtet werden können; sie verbinden es mit seinem afrikanischen Kaiserthume,[1]) auf dem einzig nach Leroy-Beaulieu die große Zukunft Frankreichs beruht. Die Constituierung, Entwicklung und Unificierung dieses afrikanischen Kaiserreiches sollte fortan das Programm der französischen Colonialpolitik sein.

Wenn dem wirklich so wäre, wie ganz anders würde heute das sogenannte französische Kaiserreich in Afrika aussehen. Napoleon III. z. B. würde ganz andere Resultate in Afrika als auf seiner abenteuerlichen Expedition nach Mexico, die Frankreich nur Unglück gebracht hat, gewonnen haben; und wenn die Republik die Wichtigkeit des afrikanischen Kaiserreiches für die Zukunft Frankreichs erkannt hätte, so könnten Sokoto, Gando Kano, mit einem Worte das ganze reiche Gebiet des centralen Sudan sowie das ganze Nigerthal Frankreich zufallen. Daraus erhellt, daſs der Mangel eines Programms der Colonialpolitik schon große Verluste herbeigeführt hat und noch herbeiführen

---

[1]) Leroy-Beaulieu und andere französische Publicisten sagen „Empire d'Afrique", wenn sie von Frankreichs Besitzungen in Nordwest-Afrika sprechen. Im nämlichen Sinne werden auch wir von dem afrikanischen Kaiserreiche sprechen.

dürfte, wenn Frankreich, indem es seine Kräfte anderswohin richtet, die Zukunft des afrikanischen Reiches auch nur auf kurze Zeit aus den Augen ließe. Diese Gefahr wird erst dann aufhören, wenn die französische Gesellschaft und die französische Regierung die Constituierung, Entwicklung und Unificierung des afrikanischen Kaiserreiches als nationales Programm ihrer Colonialpolitik annehmen.

Wenn wir sagen „nationales Programm", so meinen wir ein Programm, das jede französische Regierung anzunehmen gezwungen wäre, und das jedem französischen Patrioten am Herzen liegen müsste. Erst dann könnte man sicher sein, dass sowohl die Regierung, als auch die öffentliche Meinung die Interessen des künftigen afrikanischen Kaiserreiches in keinem Falle aus den Augen verlieren und irgendwelchen Eintagsinteressen, wie verlockend diese sein mögen, opfern werden.

Gegenwärtig ist Frankreich die Vormacht in Nordwest-Afrika, und es besitzt daselbst ein Reich, das zwanzigmal so groß ist als das Mutterland. Seine Grenzen sind im Süden sowie im Osten von der Elfenbeinküste und von Dahomey bis zum Kongo, bis zu den Quellen des Ubangi, bis zu den südwärts von Tripolis gelegenen Ländern definitiv bestimmt durch die anglo-französischen Conventionen vom 14. Juni 1898 und 21. März 1899, und alle französischen Gebiete von Centralafrika, Senegal, Niger, Tsad und vom Kongo, sind vereinigt mit Algier und Tunis.

Aber selbst jetzt noch, nach Erreichung so überraschender Erfolge, vermisst man bei der französischen Regierung wie bei der französischen Gesellschaft das rege Interesse für das afrikanische Kaiserreich, welches man zu erwarten berechtigt wäre. Wenn es überhaupt eine vitale Frage für die Zukunft des afrikanischen Kaiserreiches gibt, so ist es die marokkanische Frage. Nun sagt Caix, ein Anhänger der Colonialpolitik, dass die französische Regierung gegenüber Marokko keine zielbewusste, stetige, auf genauer Kenntnis der Sachlage basierte Politik befolge, und dass die öffentliche Meinung Frankreichs eine unglaubliche Unkunde des Landes verrathe, welches die Franzosen am meisten interessieren sollte. Und fürwahr, wenn die französische Regierung Marokko nie aus den Augen verloren, wenn sie ihm gegenüber eine stetige, zielbewusste Politik befolgt hätte, wie dies Russland gegenüber seinen Nachbarn in Asien thut, so könnte sie wohl die Hauptstadt von Marokko mit dem Eisenbahnnetze von Algier verbinden und dazu andere Concessionen erhalten. Und Thatsachen, wie z. B.

der Raub des algerischen Marktes Adjerond durch die Marokkaner, wobei viele Kaufleute und zwei französische Spahis ermordet wurden, würden Frankreich Gelegenheit zu einer Pression auf die marokkanische Regierung schaffen, um sie den Wünschen Frankreichs gefügig zu machen. Gegenwärtig ist aber Oran mit Tanger nicht einmal telegraphisch verbunden. Und was die öffentliche Meinung Frankreichs anbelangt, so interessiert sie sich sehr wenig für Marokko. Wir müssen offen gestehen, dass wir bei der Lectüre der Debatte über die Conventionen vom 14. Juli 1898 und 21. März 1899 in den französischen Kammern erstaunt waren, dass die marokkanische Frage, die eine so eminente Wichtigkeit für die Zukunft des afrikanischen Kaiserreiches hat, während der ganzen Debatte gar nicht erwähnt wurde; und im Berichte des Ausschusses des Senates über diese Conventionen wird constatiert, dass die Epoche der Eroberungen vorüber sei. Aber die größte Überraschung bereitete uns ein Artikel Leroy-Beaulieus, welcher voll Enthusiasmus für das afrikanische Kaiserreich von diesem allein eine gloriose Zukunft Frankreichs erwartet. Nun lesen wir in seinem Artikel über die „Transsahara-Eisenbahn" (Journal des Débats vom 18. Mai 1899) Folgendes: „Die westliche Trace würde längs der marokkanischen Grenze laufen; nun kann man es nicht wissen, wem Marokko eines Tages gehören wird, einer uns befreundeten oder einer uns missgünstigen Macht. Man darf daher den Ausgangspunkt der transsaharischen Bahn, unseres Macht- und Vertheidigungswerkzeuges in Afrika, nicht im Bereiche der Streifzüge der unbekannten europäischen Macht, welcher Marokko einst gehören wird, lassen."

In den interessanten Artikeln über die transsaharische Bahn, die im Jahre 1898 im Journal des Débats erschienen sind, bemerkt Leroy-Beaulieu ganz richtig, dass Algier und Tunis die wahre Basis des französischen Kaiserreiches in Afrika bilden. Durch eine Erweiterung würde diese Basis gestärkt und im Werte gehoben, dagegen, wenn Marokko, das für Frankreich derzeit kein ernster Nebenbuhler ist, in die Hände einer fremden Macht übergienge, geschwächt und in ihrer Sicherheit gefährdet. Außerdem besitzt Frankreich in Afrika wenig Colonien, wo der Weiße sich niederlassen und auf die Dauer wohnen könnte, und soweit das afrikanische Kaiserreich in Betracht kommt, vermag er nur in Algier und in Tunis zu colonisieren. Es wäre daher äußerst wünschenswert, die Gebiete, in denen der weiße Mann wohnen kann, auszudehnen, indem Marokko in die Sphäre des politischen

Einflusses Frankreichs einbezogen würde. Endlich ist das Land genügend groß und bevölkert, um ein sehr unbequemer Nachbar werden zu können, wenn es unter eine europäische Macht geriethe, die den dortigen anarchischen Zuständen ein Ende bereitete und seine Naturschätze nutzbar machte. Aus diesen Gründen sollte Marokko für jeden Franzosen, der im afrikanischen Kaiserreiche die einzige Gewähr für eine glänzende Zukunft sieht, viel mehr Wert haben als Tonkin, Madagaskar und selbst Egypten, und das Programm der colonialen Politik Frankreichs sollte vor allem die Einverleibung Marokkos in den Bereich des Einflusses französischer Politik anstreben.

Wir hoffen, Leroy-Beaulieu sowie die, welche mit ihm glauben, dass das afrikanische Kaiserreich die einzige Garantie für eine große Zukunft Frankreichs sei, werden für das Programm der colonialen Politik, das wir soeben entwickelt haben, leicht zu gewinnen sein. Bevor jedoch dieses Programm das Programm der nationalen Colonialpolitik Frankreichs werden könnte, müssten seine Vertreter für ihre Ansichten alle diejenigen gewinnen, die sich derzeit für die Colonialpolitik überhaupt und für das afrikanische Kaiserreich insbesondere nicht zu erwärmen vermögen, weil sie die französische Regierung in der Zwangslage sehen, der öffentlichen Meinung gewichtigere Zugeständnisse zu machen, als es in Deutschland und Russland der Fall ist, wo die obersten Factoren die Richtung der äußeren Politik persönlich vorzeichnen.

Es ist nicht genug, dass ein politisches Programm glänzend sei, es muss vor allem ausführbar sein, denn wer ein undurchführbares Programm zu verwirklichen sucht, vergeudet Zeit und Kraft. Andererseits muss man ein Programm haben, um zu wissen, was man will, um günstige Gelegenheiten, die nicht so bald wiederkehren, nicht ungenützt vorübergehen zu lassen. Aus diesem Grunde soll man sein Programm beständig vor Augen halten und es mit Ausdauer und Energie durchführen. Wenn Frankreich nur gewollt hätte, wäre es seit der Zeit, da es festen Fuß in Algier gefasst hat, schon längst imstande gewesen, Marokko in die Sphäre seines politischen Einflusses einzubeziehen. Um dies zu erreichen, müsste es den localen Widerstand überwinden und den Einfluss der anderen europäischen Mächte paralysieren. Der locale Widerstand dürfte in Anbetracht der inneren an Anarchie grenzenden Lage von Marokko, wo viele nomadische Stämme die Autorität des Sultans kaum anerkennen, nicht als erheblich anzunehmen sein. Jedenfalls würde Frankreich nach der Eroberung

von Algier gar leicht vermocht haben, seinen Willen beim Sultan durchzusetzen und ihn zu zwingen, sich einem Protectorat anzubequemen, wenn die Regierung durch eine weise und consequente Politik die Action gut eingeleitet und durchgeführt hätte. Die Streitkräfte, die in Mexico oder in Tonkin gekämpft, würden zur Erreichung dieses Zweckes völlig genügt haben. Unter den europäischen Mächten konnten sich damals nur Spanien und England den Absichten Napoleons III. widersetzen, weil Italien und Deutschland noch mit ihrer inneren Einigung zu thun hatten. Aber Napoleon III. wollte den Vereinigten Staaten Nordamerikas einen Staat der lateinischen Rasse entgegenstellen, Egypten hinwieder war ihm theuer wegen der Tradition seines großen Oheims und interessierte ihn viel mehr als Marokko. Er dirigierte daher seine Streitkräfte nach Mexico, und unter seinem Protectorate wurde der Canal von Suez gebaut.

Auch die dritte Republik hat niemals ernstlich an Marokko gedacht. Sie hat zwar Tunis, Tonkin, Madagaskar, den Kongo, den französischen Sudan u. s. w. erobert, aber sie hat bloß unbedeutende Streifzüge gegen die nomadischen Stämme im Süden der Sahara, die nur nominell Marokko angehörten, wie Tuat, Tidikelt u. s. w., unternommen. Doch selbst jetzt noch wäre die dritte Republik in der Lage, Marokko in die Sphäre ihres politischen Einflusses einzubeziehen, wenn sie es ernstlich anstreben wollte. Die inneren Verhältnisse Marokkos haben sich in den letzten Jahren mehr und mehr verschlechtert, und der Widerstand des Sultans gegen die Wünsche Frankreichs würde heute geringer sein als zur Zeit Napoleons III. Was die europäischen Staaten anbelangt, so sind nunmehr Italien und Deutschland, die sich inzwischen consolidiert haben, in die Reihen der Colonialmächte getreten. Gegenwärtig wäre daher zu rechnen mit Spanien, Deutschland, Italien und England. Aber Spanien ist seit dem unglücklichen Kriege mit den Vereinigten Staaten derart geschwächt, dass es zufrieden sein muss, wenn Frankreich ihm den Besitz von Ceuta und Melila an der marokkanischen Küste garantiert. In Deutschland hat Fürst Bismarck selbst sich bemüht, Frankreich auf den Weg der colonialen Politik zu drängen, und da Deutschland sehr wenig Interessen in Nordwest-Afrika zu wahren hat, so könnte es leicht für die Absichten Frankreichs auf Marokko gewonnen werden und zwar mittelst Compensationen in Afrika oder anderswo. Italien dürfte als Mittelmeermacht allerdings nicht geneigt sein, Frankreichs Einfluss im Gebiete des Mittelmeeres stark anwachsen zu lassen, indes es interessiert sich mehr für Tripolis als für Marokko.

Die Besetzung von Tunis hat es bewogen, der Trippelallianz beizutreten, und jeder wider Tripolis gerichtete Versuch Frankreichs würde Italien aufs äußerste reizen. Marokko dagegen ist ihm ziemlich gleichgiltig. Wenn Frankreich sich mithin verpflichtete, im Osten von Tunis weder Land zu erobern noch politischen Einfluss zu suchen, so würde dies Italien hinlänglich beruhigen. Für England ist Marokko von Wichtigkeit vor allem wegen Ceuta, welches gegenüber Gibraltar liegt. Frankreich sollte daher Spanien den Besitz von Ceuta und Melila garantieren und sich verpflichten, an der Nordküste Marokkos von Tanger bis zur algerischen Grenze keine militärischen Häfen zu bauen. Aber England verficht gleichfalls Handelsinteressen in Marokko und wacht ebensowie Italien eifersüchtig über seine Stellung im Mittelmeere. Selbst wenn Frankreich sich verpflichtete, keine militärischen Häfen an der Nordküste Marokkos zu bauen — die Ausdehnung seiner Küste würde doch nicht ermangeln, seine Position im Becken des Mittelmeeres zu heben. England könnte folglich Frankreich die Superiorität in Marokko nur gegen Compensationen zugestehen. Frankreich verfügt nun über eine starke Compensation in seinen Ansprüchen auf Egypten.

Der Verzicht auf diese Ansprüche wäre zwar sehr schmerzlich für alle, die — wie Delcassé in der Sitzung des Senats vom 30. Mai 1899 gesagt hat — unbedingt an dem Traume eines französischen Afrika vom Atlantischen Ocean bis zum Rothen Meere festhalten. Da es aber in der Politik nichts Schädlicheres gibt als an Träumen festzuhalten, so wird es gut sein, darüber ins klare zu kommen, dass ein solcher Traum bei dem Versuche, ihn zu verwirklichen, wie Schaum zerfließen würde. Denn, um ihn zu verwirklichen, müssten vor allem die vereinigten Flotten Englands und Italiens besiegt, sodann Englands maritime Übermacht gebrochen, Frankreichs Vormacht im Mittelmeere auf lange Zeit gesichert und England aus Egypten vertrieben werden. Es lässt sich indes nicht verkennen, dass Englands Position in Egypten immer unantastbarer wird. Konnte sie doch während des Transvaalkrieges nicht erschüttert werden, als die englischen Heere Niederlagen auf Niederlagen erlebten, Ladysmith, Mafeking, Kimberley belagert waren und Englands Prestige eine schwere Einbuße erlitt! Was für Aussichten hätte aber Frankreich, England aus Egypten zu vertreiben, nach der Einnahme von Bloomfontain und Pretoria und dem Besuche des Khedive in London? Die ernsten Politiker wissen es, und Ribot, gewesener Minister des Äußern, hat es in der

Sitzung des französischen Abgeordnetenhauses vom 23. Jänner 1899 ausgesprochen mit den Worten: „Ich leugne nicht, dass die Schlachtfelder Etappen in der Geschichte der Völker sind; ich verkenne nicht die Stellung, die England thatsächlich in Egypten innehat.“ Und Delcassé nannte die Idee eines französischen Afrika vom Atlantischen Ocean bis zum Rothen Meere einen Traum.

Doch man lässt sich nicht belehren, und anstatt Realpolitik zu treiben und sich mit England über Egypten auf Grund ausreichender Compensationen zu verständigen, verschanzt man sich hinter Phrasen. „Frankreich wünscht für sich eine privilegierte Stellung, es war in dieser Sache der Vorkämpfer Europas,“ äußert Ribot, und Delcassé meint, dass die egyptische Frage insbesondere wegen des Suezcanales immer mehr eine europäische Frage geworden sei. Es besteht indes ein großer Unterschied im Verhalten der beiden Staatsmänner zur egyptischen Frage. Ribot behauptet, dass Frankreich seit 1899 keinen anderen Wunsch gehabt habe, als sich aufrichtig mit England über diese Frage auseinanderzusetzen. Als aber Waddington die Frage gegenüber Gladstone aufs Tapet brachte, erwiderte ihm Lord Roseberry: „Weder heute noch morgen können wir darüber reden; ich werde es Ihnen sagen, sobald die geeignete Zeit gekommen ist.“ Hingegen erklärte Delcassé im Laufe der Verhandlungen, die zum Abschlusse der Convention vom 21. März 1899 geführt haben, die egyptische Frage sei unberührt geblieben, und er fügte hinzu: „Diejenigen, die gewünscht haben, dass die egyptische Frage offen bleibe, können vollkommen beruhigt sein.“ Nun glauben wir, wenn Lord Roseberry gewusst hätte, dass Frankreich bereit sei, die Frage auf der Basis von Compensationen zu erörtern, wäre er nicht jeder Discussion darüber ausgewichen; er wollte jedoch über die Evacuation Egyptens nicht sprechen. Wenn andererseits Delcassé Marokko als ausreichende Compensation betrachtet hätte, würde er nicht verlangt haben, dass die egyptische Frage den Verhandlungen fern bleibe. Aber das haben beide Staatsmänner gewusst, dass die öffentliche Meinung in Frankreich von der Wichtigkeit Marokkos nicht so durchdrungen ist, um ein Nachgeben in Egypten zu verzeihen, und darum trugen sie Bedenken, unrealisierbare Aspirationen um den Preis materieller Compensationen fahren zu lassen, obwohl letztere einen großen Wert für die Zukunft des französischen Kaiserreiches in Afrika gehabt hätten.

Für Frankreich hat Egypten bei weitem nicht die Bedeutung, welche es für England hat. Für England bildet es den Schlussstein des

britischen Kaiserreiches, es ist ihm unbedingt nothwendig, während es für die Ausgestaltung des französischen Kaiserreiches in Afrika überflüssig ist. Durch Wüsten von Algier und Tunis getrennt, würde es nie eins mit dem französischen Kaiserreiche werden und hat deshalb für Frankreich einen viel geringeren Wert als Marokko. Andererseits ist nicht zu übersehen, dass, je mehr Englands Lage in Egypten sich festigt — und insbesondere nach dem Transvaalkriege hat sie sich thatsächlich gefestigt — die Rechte und die Ansprüche Frankreichs auf Egypten allmählich an Actualität verlieren, umsomehr als England seine Stellung in Egypten durch nützliche Reformen und großartige öffentliche Arbeiten sichert. Nichtsdestoweniger würde England bei der Wichtigkeit Egyptens aller Wahrscheinlichkeit nach sich zu vernünftigen Compensationen für die Anerkennung seines Rechtes herbeilassen. Anstatt daher die europäische Opposition zu repräsentieren — eine undankbare Rolle, die es allein spielt — wäre es für Frankreich vortheilhafter, die Zustimmung der europäischen Colonialmächte zur Einbeziehung Marokkos in die Sphäre seines politischen Einflusses zu erwirken. Folglich soll Marokko der Hauptpunkt im französischen Colonialprogramm werden.

❦

Soll das afrikanische Kaiserreich Bedeutendes für die Zukunft Frankreichs leisten, so genügt nicht, es erobert und seine diplomatische Anerkennung gesichert zu haben. Man muss vielmehr ernstlich auf seine Entwicklung bedacht sein, weil es sonst, um eine treffende englische Wendung zu gebrauchen, eine uncolonised colonie, d. h. nicht eine Quelle der Macht, sondern der Schwäche für das Mutterland wäre. Eine solche uncolonisierte Colonie ist eine Goldmine, die ungeheuere Reichthümer in sich birgt, jedoch nicht weniger Arbeit, Ausdauer, Fleiß, Sachkenntnis, vor allem Capital verschlingt, bevor von einer nachhaltigen Ausbeutung die Rede sein kann. Sie ist daher ein Arbeitsfeld, dessen Früchte dem Eigenthümer nicht in den Schoß fallen, sondern mit großem Aufwande von Zeit und Mühe gewonnen werden wollen. Überdies ist es Pflicht eines civilisierten Staates, dem barbarischen Lande, dessen er sich bemächtigt, die Wohlthaten der Civilisation zukommen zu lassen; nur so vermag er zu rechtfertigen, dass er es seiner Freiheit beraubt hat.

Hieraus ist zu ersehen, dass das richtig verstandene Interesse des Mutterlandes mit seinen Pflichten gegenüber der Colonie durchaus in

Einklang zu bringen ist. In den englischen Colonien übernimmt diese Pflicht die englische Gesellschaft selbst und erfüllt sie auch vollkommen, weil die socialen Mächte hundertmal stärker sind als alle Armeen und Behörden. „Die anglo-sächsische Welt," sagt Ed. Desmolins in seinem vorzüglichen Buche über die Überlegenheit der anglo-sächsischen Rasse, „steht gegenwärtig an der Spitze der rührigsten, fortschrittlichsten und sich am meisten ausbreitenden Civilisation. Es genügt, dass sich diese Rasse auf irgendeinem Punkte der Erdkugel niederlässt, um denselben umzuwandeln und dort mit einer unglaublichen Schnelligkeit die neuesten Errungenschaften unserer westlichen Civilisation einzuführen." Dies ist sehr zutreffend, leider aber bloß für England, nicht für Frankreich. Leroy-Beaulieu, der in dem französischen Kaiserreiche in Afrika die einzige Gewähr einer großen Zukunft Frankreichs sieht, sagt in seinem Artikel über die transsaharische Eisenbahn, der in der Revue des Deux Mondes vom 1. Juli 1899 veröffentlicht wurde, Folgendes: „Wenn kühne Abenteurer ohne Mandat oder ihr Mandat überschreitende Individuen Colonien gründen, so kann nur die Regierung des Mutterlandes diese festhalten und ihnen die Entwicklungsbedingungen sichern." Wir befinden uns somit in Bezug auf die Frage der Entwicklung des afrikanischen Kaiserreiches in einem circulus vitiosus. Ein so competenter Ökonomiker wie der eben genannte Verfasser behauptet, dass die Regierung allein dem Mutterlande die Colonien zu erhalten und ihnen die Entwicklungsbedingungen zu sichern vermöge. Nun wissen wir doch alle, dass es nichts Vergänglicheres auf der Welt gibt als eine französische Regierung, die durch eine Tagesordnung plötzlich hinweggefegt werden kann, demnach recht eigentlich von einem Tage auf den andern lebt. Und eine solche Regierung soll die Entwicklung einer Colonie zu Ende führen, eine Aufgabe, die ein Menschenalter zu ihrer Lösung erfordert! Man erwäge, dass eine republikanische Regierung eine Arbeit, die viel Zeit und Mühe kostet, nur dann auf sich zu nehmen imstande ist, wenn sie an der öffentlichen Meinung einen starken Rückhalt hat. Es wird daher in erster Linie die öffentliche Meinung für die Sache zu gewinnen sein. Sie muss das treibende Element bei den Wahlen, sie muss einen integrierenden Bestandtheil des nationalen Programmes bilden, sie muss dieses Programm den Wählern mundgerecht machen, sie muss endlich die Regierung selbst zwingen, sich der Sache zu bemächtigen und sie zu fördern. So und nicht anders könnte man von der Regierung mit Zuversicht eine consequente Politik und demgemäß einen Erfolg erwarten.

Aber die Regierung allein wird nicht imstande sein, eine so kolossale Aufgabe wie die culturelle Entwicklung eines Landes, das zwanzigmal größer ist als das ganze Gebiet von Frankreich, zu Ende zu führen. Die Regierung kann öffentliche Bauten fördern, kann darüber wachen, dass die Geldmittel nicht vergeudet werden, sie kann die Bemühungen kühner und unternehmender Privatleute unterstützen, doch den递haupttheil der Arbeit muss die französische Gesellschaft selbst besorgen. Unter dem Einflusse der öffentlichen Meinung sowie im festen Glauben, dass Frankreich nur auf diesem Wege einer glänzenden Ära entgegengehe, muss die französische Gesellschaft alle verfügbaren Capitalien und alle auswanderungslustigen Bürger dem künftigen afrikanischen Kaiserreiche dienstbar zu machen suchen.

Frankreich ist recht eigentlich das Land der Ersparnisse, reich an flüssigem Capital. Aber auf die Frage, wie die Ersparnisse Frankreichs verwendet werden, antworten seine Publicisten und Staatsmänner, dass das französische Geld durch tausend Canäle ins Ausland fließe, von denen viele nicht nach Frankreich zurückführen. Es genügt, an die Milliarden zu erinnern, die für türkische, spanische, portugiesische, südamerikanische und andere Anleihen zur Verfügung gestellt wurden, was eine ganz respectable Einbuße von Werten zur Folge hatte ferner an die für den Panamacanal unnütz vergeudeten Capitalien. Dazu die Unsummen, die in fremden Anleihen angelegt oder in kostspieligen Unternehmungen des Auslandes investiert wurden. Alles in allem ergibt einen Betrag von 12 bis 14 Milliarden, die aus Frankreich herausgezogen wurden. Wenn ein Theil dieser Summe zu öffentlichen Arbeiten im afrikanischen Kaiserreiche verwendet worden wäre, so würde es dort ganz anders aussehen, als es gegenwärtig der Fall ist, weil „die öffentlichen Arbeiten," wie Jules Ferry richtig sagt, „die dauernde Pacification, die wahre und endgiltige Eroberung eines Landes bedeuten." Die öffentliche Meinung in Frankreich beschäftigt sich indessen mehr mit den Eisenbahnen im Yunnan oder in Syrien als mit dem Eisenbahnnetze des afrikanischen Kaiserreiches. Doch erst dann, wenn sie sich für das afrikanische Kaiserreich ernstlich interessiert, werden die französischen Capitalien in das Land geleitet werden, auf dem die Hoffnung Frankreichs auf eine große Zukunft beruht.

In Bezug auf die Colonisation befindet sich Frankreich in einer viel ungünstigeren Lage als in Bezug auf das freie Capital. Die französische Bevölkerung vermehrt sich nicht, und — was besonders beunruhigend ist — die Zahl der Geburten nimmt schnell ab.

Im Jahre 1876 wurden geboren 494.318 Knaben. Diese Zahl fiel im Jahre

1893 auf	446.957
1894 „	436.663
1895 „	425.889

und stieg dann wieder im Jahre

1897, jedoch nur auf	438.283

Unter solchen Umständen kann auch die Zahl der Colonisten nur eine kleine sein. Sie betrug im Jahre

1844	6.400
1888	23.339
1889	31.354
1890	20.560

und fiel dann mit reißender Schnelligkeit

1891 auf	6.217
1892 „	5.200
1893 „	5.300

Diese Zahlen sind im Verhältnis zur ungeheueren Ausdehnung der französischen Colonien so winzig, dass, wenn sämmtliche französische Colonisten nach dem afrikanischen Kaiserreiche — dessen Territorium zwanzigmal so umfangreich als das europäische Frankreich ist — gelenkt würden, wobei also Tonkin, Madagaskar und andere französische Colonien leer ausgiengen, selbst dann ihre Zahl für die Entwicklung des afrikanischen Kaiserreiches nicht hinreichen würde. Nun ist es großen Gedanken, die ein Volk begeistern, und großen Aufgaben, denen es sich widmet, eigen, dass sie eine heilsame Wirkung auf die Denkungsart, die Sitten und die Lebensweise des Volkes ausüben. Es wäre daher von höchster Wichtigkeit, dass der Unternehmungsgeist, den wir an den Engländern bewundern, sich endlich auch in Frankreich mächtig rege, dass groß angelegte öffentliche Arbeiten und zahlreiche industrielle Etablissements eine hinreichende Zahl von Colonisten nach Afrika zögen, und dass hinwieder die Leichtigkeit des Erwerbes und des Fortkommens wohlthätig auf die Zahl der Geburten in Frankreich zurückwirkte. Man sollte in Frankreich nicht aus den Augen lassen, was die englischen Publicisten mit Stolz hervorheben, dass die anglosächsische Rasse vor Ablauf des 20. Jahrhunderts vier- bis fünfhundert Millionen Angehörige zählen wird. Falls bis dahin die Zahl der Einwohner Frankreichs stationär geblieben ist, dann hat die französische Nation ihre Rolle in der Welt ausgespielt. Frankreich hat

zwar viele Colonien. Aber wird es imstande sein, sie zu erhalten, wenn für deren politische und wirtschaftliche Entwicklung nichts Entscheidendes geschieht? Seine asiatischen Colonien sind von dem Mutterlande zu weit entfernt, um nachdrücklich vertheidigt werden zu können gegen eine feindliche Macht, die das Meer beherrscht, oder gegen rebellische Eingeborene. Man setze nur den Fall, dass die Annamiten und die Tonkiner sich europäisch civilisieren, etwa nach dem Muster der Japanesen, um dann ihre Freiheit zurückzufordern! Aber selbst das afrikanische Kaiserreich, das als geographische Fortsetzung des europäischen Frankreich betrachtet werden darf, demnach vom Mutterlande gegen jeden äußeren Feind erfolgreich vertheidigt werden könnte — glaubt man, dass es auf die Dauer der Wirkung der socialen Kräfte, die seine Enclaven erzeugen würden, zu widerstehen vermöchte? Als solche Enclaven nennen wir Kamerun, Sokoto, Bornu, Togo, die Goldküste und selbst Marokko, weil ein Blick auf die Karte lehrt, dass diese Länder von allen Seiten durch Frankreichs Besitzungen umzingelt sind. Wenn nun das Kaiserreich nur dem Namen nach fortbestände, dagegen die Enclaven richtig bewirtschaftet und entwickelt würden, dann könnte es dahin kommen, dass die Rollen wechseln und die Enclaven für das afrikanische Kaiserreich verhängnisvoll werden, weil — wie Ed. Desmolins treffend bemerkt — die socialen Mächte größere Eroberungen machen als die stärksten Regierungen und die schlagfertigsten Armeen. Wenn daher die Franzosen nach Senator Lamarzelle ein Volk sind, das nicht allein leben, sondern auch seinen Rang unter den anderen Völkern behaupten will, dann müssen sie fortan mit Hingebung für das Gedeihen ihrer Colonien arbeiten. Mit einem Worte: die politische und wirtschaftliche Entwicklung der Colonien und in erster Linie des afrikanischen Kaiserreiches sollte der wichtigste Programmpunkt der französischen Politik werden.

❦

Nichts ist mehr geeignet, die Begehrlichkeit meines Nachbars zu wecken, als ein Gut, das ich gegen Angriffe nicht erfolgreich vertheidigen kann. Jeder Franzose, der zur Erkenntnis vorgedrungen ist, dass die Zukunft seines Vaterlandes an das afrikanische Kaiserreich geknüpft ist, sollte daher das größte Gewicht darauf legen, dass dieses Kaiserreich dahin gebracht werde, einem jeden Angriffe gewachsen zu sein.

Nun besteht das afrikanische Kaiserreich vorläufig nur dem Namen nach, und ein Theil der Länder, die Frankreich durch Conventionen

mit europäischen Staaten zuerkannt erhalten hat, ist erst in Besitz zu nehmen. In Wirklichkeit besteht nämlich das Kaiserreich aus drei ganz isolierten Complexen, die sich gegenseitig nicht unterstützen können, und zwar aus 1. Algier und Tunis, 2. Senegal-Sudan und 3. Kongo-Ubangi. Thatsächlich bilden Algier und Tunis allein eine Einheit, während Senegal-Sudan und Kongo-Ubangi bloß ein Conglomerat von Besitzungen darstellen, die zufällig aneinander stoßen. Wenn wir eine Karte in die Hand nehmen, so ersehen wir auf den ersten Blick, welche Schwierigkeiten eine französische Expedition zu überwinden hätte, um von St. Louis zum Königreiche Samory oder nach Dahomey zu gelangen. Ebenso schwer wäre von irgendeinem Punkte des Atlantischen Oceans oder selbst von Kongo oder Ubangi aus der Tsadsee zu erreichen. Es wird daher noch viel Arbeit aufgewandt werden müssen, damit jene beiden Theile eine wirkliche Einheit bilden wie Algier und Tunis. Betrachten wir nun im Interesse einer leichteren Orientierung jeden der drei Theile für sich!

Da ist es zunächst klar, dass es Frankreich nirgends so gut wie in Algier und Tunis gelungen ist, festen Fuß zu fassen. Laut des Voranschlages für 1900 erhält es in Algier eine ständige Armee von 57.793 Soldaten mit 2309 Officieren, in Tunis von 15.384 Soldaten mit 584 Officieren; zusammen also 76.070 Mann, eine Stärke, die im Kriegsfalle noch bedeutend erhöht werden kann. Das Land selbst ist sehr fruchtbar und bietet alles, was zur Ernährung seiner Bevölkerung nothwendig ist, im Überfluss. Infolge dessen behaupten die französischen Publicisten mit Recht, dass sich Frankreich in Nordafrika niedergelassen und keine Großmacht Aussicht habe, Frankreich dort zu verdrängen.

Aber die Wirkungssphäre dieser bedeutenden Macht endet in Biskra oder in Ain Sefra: denn um von Algier in eines der beiden anderen Gebiete zu gelangen, muss das Sandmeer der Sahara passiert werden.

Die beiden anderen Complexe, Senegal-Sudan und Kongo-Ubangi, befinden sich in ganz anderen Verhältnissen. Sie haben nur schwache Garnisonen, sie producieren nicht die Nahrungsmittel, an die der Europäer gewöhnt ist, und ein großer Theil der Länder, aus denen sie bestehen, gehört nur dem Namen nach zu Frankreich; die Europäer vermögen sie auf die Länge nicht zu bewohnen, ohne geschwächt und ungeeignet für eine intensive Arbeit zu werden; überdies sind sie sehr weit vom Mutterlande entfernt.

Sie könnten sich daher weder vertheidigen noch verproviantieren, wenn sie im Kriege mit einer Macht, die die See beherrscht, sich selbst überlassen würden.

Nach dem Gesagten ist also Algier-Tunis das Haupt des afrikanischen Kaiserreiches, mit dem der Körper nothwendig verbunden sein muss. So allein wird man imstande sein, nach jedem Punkte des Kaiserreiches einen Theil der in Algier-Tunis befindlichen Streitkräfte zu schicken, ihn mit allem Erforderlichen zu versehen und vor jeder Gefahr zu schützen. Glücklicherweise sind die Eisenbahnen nicht nur für militärische Zwecke unentbehrlich, sondern auch das sicherste Mittel, ein Land zu entwickeln und seine natürlichen Reichthümer nutzbar zu machen. Keineswegs eine unproductive Auslage wie z. B. ein Panzerschiff, das zehn Jahre nach seinem Stapellaufe eine veraltete Type und mit jedem weiteren Jahre einen abnehmenden Wert darstellt, steigert eine Eisenbahn ihren Wert in dem Maße, als das Land, das sie durchquert, sich entwickelt. Und da das Wasser unter den Tropen nie zu Eis friert, so können die Dampferlinien auf den schiffbaren Flüssen und Seen von Senegal-Sudan und Kongo-Ubangi das Eisenbahnnetz sehr gut ergänzen.

Um Senegal-Sudan mit Algier-Tunis zu vereinigen, müsste man das algerische Eisenbahnnetz mit dem Niger verbinden, etwa in der Gegend von Timbuktu. Die Besetzung von In-Salah, Tuat und Tidikelt zu Beginn des Jahres 1900 begünstigt den Ausbau jener Linie. Und da der Niger und der Senegal auf einer großen Strecke ihres Laufes schiffbar sind und bereits eine Eisenbahn im Baue begriffen ist, die als Ausgangspunkt Kayes am Senegal hat und die schiffbaren Abschnitte beider Flüsse untereinander verknüpfen soll, so wäre es leicht, verschiedene Theile vom Senegal-Sudan mit Algier zu verschmelzen.

Um Kongo-Ubangi — die unsicherste Besitzung — mit Algier in Zusammenhang zu bringen, müsste man zwischen einem Punkte der oben erwähnten Linie und dem Tsadsee eine Communication herstellen. Weiters sollte man unter Benützung des Tsad, des Schari, des Ubangi und des Kongo die schiffbaren Strecken dieser Flüsse, aber auch den Theil, an welchem der Kongo aufhört, schiffbar zu sein (gegenüber Leopoldsville), durch eine Eisenbahn mit Loango verbinden, so dass man mittelst Eisenbahn oder Dampfschiff bis in die entlegensten Winkel der französischen Besitzungen gelangen könnte.

Die Baukosten dieser Linien, die aller Wahrscheinlichkeit nach nicht lange passiv bleiben würden, übersteigen nicht die finanziellen

Kräfte Frankreichs. Sie würden nicht mehr betragen als die Kosten für den Bau zweier russischer Linien, der transkaspischen und der sibirischen; und da das afrikanische Kaiserreich für Frankreich mindestens den nämlichen Wert hat wie Centralasien und Sibirien für Russland und Frankreich viel reicher als Russland ist, so würde die heutige Generation eine schwere Verantwortung auf sich laden, wenn sie es ruhig mitansähe, dass das afrikanische Kaiserreich nur dem Namen nach vorhanden und nicht gegen jede Gefahr gesichert ist. Denn das hieße, die einzige Möglichkeit einer großen Zukunft Frankreichs in Frage stellen.

Es versteht sich von selbst, dass jene Linien keineswegs für alle Bedürfnisse eines Landes, das zwanzigmal so ausgedehnt wie Frankreich ist, auslangen können, und dass sich das afrikanische Eisenbahnnetz weiter entwickeln müsste. Jedenfalls aber hätte eine von Algier entsandte Abtheilung bei Benützung der oberwähnten Linien nicht über einige hundert Kilometer zu marschieren, um einen beliebigen Punkt des französischen Kaiserthums zu erreichen, während gegenwärtig der Actionsradius der in Algier und Tunis liegenden Heere am Nordrande der Sahara endigt. Höchstens könnte auf dem Landwege nach Senegal-Sudan oder nach Kongo-Ubangi eine Abtheilung expediert werden, etwa so stark wie die, mit der Hauptmann Marchand nach zweijährigem Marsche nach Faschoda gekommen ist.

Moderne Heere vermögen sich nicht zu bewegen wie die Horden Attilas oder Tamerlans, die ihre Famlien und ihre Herden, d. h. ihren ganzen Besitz mit sich geführt haben. Gegenwärtig muss eine Armee gut basiert und mit allem Erforderlichen versehen sein. Sie ist an ihre Basis gebunden, und die Organisation des Transportes bildet zumeist die drückendste Sorge des Commandanten einer Expedition. Es genügt, an die Expedition nach Chiwa in den Vierzigerjahren des vorigen Jahrhunderts zu erinnern, bei der das gesammte Expeditionscorps an Strapazen und Entbehrungen zugrunde gegangen ist, bevor es sein Ziel erreicht hatte. Und dass der Feldzug von Sudan zum Abschluss gebracht wurde, ist dem Umstande zu danken, dass die Engländer eine Eisenbahn von Wadi Halfa nach Atbara gebaut hatten, um das anglo-egyptische Heer mit allem Erforderlichen versehen zu können. Im Transvaalkriege fand Lord Roberts in Südafrika ein sehr entwickeltes Eisenbahnnetz, so dass er meistens längs einer Bahnlinie zu marschieren und die Verbindung mit den Häfen der Capcolonie — seiner eigentlichen Basis — aufrecht zu erhalten vermochte. Endlich sei auf die Wichtigkeit der Linie Taku—Tientsin—Peking für

den Vormarsch der europäischen und japanischen Truppen nach Peking hingewiesen. Hieraus ersehen wir, dass Frankreich, wenn es die Truppen, die mit großem Aufwande in Algier und Tunis verpflegt werden, zur Vertheidigung seines ganzen afrikanischen Kaiserreiches verwenden will, Senegal-Sudan und Kongo-Ubangi mit Algier-Tunis verbinden muss. Und hier sei das wiederholt, was schon oben gesagt worden ist: die öffentlichen Arbeiten bedeuten die definitive Eroberung eines Landes.

In dem Maße nun, als die gesonderten Territorien des afrikanischen Kaiserreiches miteinander verbunden und die in Algier und Tunis stationierten Truppen in den Stand gesetzt werden, 10- bis 15.000 Mann starke Abtheilungen rasch nach Senegal-Sudan oder Kongo-Ubangi zu befördern, wird der Wirkungskreis dieser Truppen erweitert, neue Aufgaben werden ihnen erwachsen, und es wird unerlässlich sein, die Verbindung von Algier-Tunis mit dem Mutterlande zu sichern.

Am 11. März 1893 legte der Abgeordnete Edmund Bertisol der französischen Deputiertenkammer einen Gesetzentwurf über den Bau eines Canals zwischen dem Atlantischen Ocean und dem Mittelmeere vor. Dieser Canal sollte von Meer zu Meer eine Länge von 525 *km*, eine Breite von 44 *m* und eine Tiefe von 8·5 *m* haben, was die Durchfahrt der größten Kriegsschiffe gestatten würde. Die Kosten wurden von dem Chefingenieur des Ponts et des Chaussées, René Kerviller, mit 668 Millionen Francs berechnet. Es muss indessen bemerkt werden, dass die eine der beiden administrativen Commissionen, die zum Studium dieser Frage eingesetzt waren, obige Ziffern noch bedeutend erhöhte, ohne deshalb die Möglichkeit der Ausführung in Zweifel zu ziehen. In seinem Motivenberichte hebt Bertisol die Wichtigkeit des Canals für Handel, Industrie und Landwirtschaft sowie für die Entwicklung der Handelsmarine hervor. Hier wollen wir uns auf die Beleuchtung des militärischen Wertes des Canals beschränken.

Der „Canal der zwei Meere“ würde gestatten, die ganze französische Flotte in aller Ruhe im Atlantischen Ocean oder im Mittelmeere zu concentrieren, ähnlich wie Deutschland seit der Eröffnung des Canals von Kiel seine ganze Flotte in der Nord- und Ostsee vereinigen kann. Uber den strategischen Wert des letzteren wurde damals viel und eingehend gesprochen. Es wurde mit Recht betont, dass vor seiner Erbauung eine ins Skagerrak oder Kattegat entsandte feindliche Escadre in der Lage gewesen sei, die Vereinigung der deutschen Flotte aus den beiden Meeren zu verhindern und jede Flotte für sich

zu vernichten, während jetzt der Feind darauf gefasst sein müsse, mit der combinierten deutschen Flotte, sei es in der Nordsee, sei es in der Ostsee, zu kämpfen. Dieser Canal sichert also Deutschland die Überlegenheit im Baltischen Meere, weil es dort seine ganze Flotte vereinigen kann, während Russlands Seemacht im Baltischen und im Schwarzen Meere sowie im Stillen Ocean verzettelt ist.

Ein Canal zwischen dem Atlantischen und Mittelländischen Meere hätte aber noch einen viel größeren strategischen Wert als der Canal von Kiel, weil das Mittelländische Meer an Umfang und politischer Bedeutung das Baltische übertrifft; weil die französische Flotte viel stärker ist als die deutsche; weil der Atlantische Ocean vom Mittelländischen Meere viel weiter entfernt ist als die Ostsee von der Nordsee, so dass die Flotten, die gegen Frankreichs Flotte operieren, isoliert sein würden, während die Flotten, die gegen Deutschlands Seemacht operieren, ihre Verbindung durch das Skagerrak und Kattegat erhalten würden; weiters weil das Actionsfeld der deutschen Flotten in den beiden Meeren viel geringer ist als das der französischen Seemacht im Mittelländischen Meere und im Atlantischen Ocean; endlich weil Frankreich einen ausgedehnten Colonialbesitz zu vertheidigen hat und sein afrikanisches Kaiserreich die einzige Gewähr für eine glänzende Zukunft ist. Aus allen diesen Thatsachen ersehen wir, dass der Canal der zwei Meere eine Wichtigkeit ersten Ranges für Frankreich hätte, indem er günstige Bedingungen für die Actionsfähigkeit seiner Seemacht schaffen und ihren militärischen Wert verdoppeln würde. Denn die französische Flotte könnte sich alsdann jederzeit mit aller Bequemlichkeit zusammenschließen, um zu einem entscheidenden Schlage, sei es im Atlantischen Ocean, sei es im Mittelländischen Meere, auszuholen.

Der Canal der zwei Meere würde nach Bertisol als unvergleichlicher Militärhafen sehr vortheilhaft sein. Der Hauptwert eines militärischen Hafens beruht auf der Sicherheit, die er gegen einen Überfall oder ein Bombardement bietet. Rochefort ist der einzige Militärhafen Frankreichs, der diesen beiden Gefahren nicht ausgesetzt ist. In Bordeaux und in Toulouse angelegte Militärhäfen würden sowohl gegen einen Überfall, als auch gegen ein Bombardement vollkommen geschützt sein, sie würden zugleich der französischen Handelsmarine Schutz gewähren, würden ungezählte Torpedoboote nach Bedarf in das Mittelländische Meer oder in den Atlantischen Ocean entsenden und die Verproviantierung der Flotten in beiden Meeren ermöglichen.

Soweit Bertisol. Wir fügen hinzu, dass die Vortheile, die der Canal der zwei Meere verbürgt, dauernde Vortheile sind.

Dagegen haben die hohen Präsenzstände, von denen es heißt, „die Präsenzstände sind das Heer selbst," nur so lange einen Wert, als sie erhalten bleiben und ihr Nutzeffect, die gute Ausbildung des Heeres und die Sicherung des Dienstes, währt; die Waffen veralten mit der Zeit und müssen durch andere ersetzt werden, sei es, weil sie abgenutzt sind, sei es, weil die technischen Fortschritte so groß sind, dass man gezwungen ist, die Truppen neu auszurüsten; ebenso veralten die Kriegsschiffe und müssen durch solche ersetzt werden, welche auf dem Niveau der modernen Technik stehen, sowohl in Bezug auf die Construction, als auch auf die Armierung. Aber der Canal der zwei Meere wird so lange seine Schuldigkeit thun, als er im brauchbaren Stande erhalten wird, und es ist gar kein Grund zur Annahme vorhanden, dass man dies jemals versäumen werde. Wir können daher mit Zuversicht behaupten, dass er dauernde Vortheile bietet.

Es ist nicht Mangel an Capital daran schuld, dass dieser Canal, der Frankreichs militärische Stärke und Vertheidigungsfähigkeit gewaltig erhöhen würde, bisher nicht gebaut worden ist. Die dritte Republik hat bei den militärischen Ausgaben nie gespart, und noch im Frühjahre 1900 haben beide Kammern 476,836.000 Francs für die Ausgestaltung der Flotte votiert. In Anbetracht der großen Summen, die in England, Russland und Deutschland für die Steigerung der Seemacht verwendet werden, war auch Frankreich gezwungen, neue Anstrengungen zu machen, um seinen Rang in der Reihe der Seemächte zu bewahren.

Wir behaupten aber, dass der Bau des Canals der zwei Meere viel mehr beitragen würde, Frankreichs Stellung als Seemacht zu stärken, als der Bau der 6 Panzerschiffe, der 5 gepanzerten Kreuzer, der 28 Torpedojägerboote, der 112 Torpedoboote und der 26 Unterseeboote, die man vom Stapel zu lassen beschlossen hat. Und weiters sind die 476 Millionen eine Ausgabe, deren Nutzeffect in dem Maße, als die Schiffe älter werden, sich verringert, während der Canal der zwei Meere dauernde Vortheile bieten, den militärischen Wert eines jeden französischen Kriegsschiffes erhöhen würde. Selbst wenn der Canal anstatt der präliminierten 680 Millionen Francs eine Milliarde kostete, so ist er dennoch eine Unternehmung, die aller Wahrscheinlichkeit nach wie der Suezcanal jedes Jahr einträglicher würde. Und Bertisol verlangt nicht einmal, dass man eine Milliarde aufbringe.

Er verlangt nur eine 99jährige Concession mit einer Zinsengarantie von 2 Procent. Wenn man nun an die großen Vortheile denkt, die der Canal der zwei Meere für Frankreich haben würde, so muss man staunen, dass dessen Bau bisher noch immer nicht in Angriff genommen worden ist.

Nichts liegt uns jedoch ferner, als eine feindselige Haltung gegen England zu befürworten. Einen Krieg zwischen Frankreich und England würden wir als eine Katastrophe für die europäische Civilisation und als eine Gefahr für Frankreich selbst beklagen. Wir haben bereits die Thatsache hervorgehoben, dass, während die Staaten Centraleuropas mit Erbitterung um jeden Zoll Boden in Italien und am Rhein gekämpft haben, Russland und England in die Lage gekommen sind, sich der Welt zu bemächtigen. Nun befindet sich Frankreich gegenwärtig im Besitze eines riesigen Colonialreiches, das es nur zu bewirtschaften und zu entwickeln braucht, um sich eine glanzvolle Zukunft zu sichern; es würde sich aber der Eventualität aussetzen, seine Colonien zu verlieren, wenn es sich in einen Krieg mit der größten Seemacht der Welt einließe. Aus diesem Grunde haben wir ja auch die Nothwendigkeit betont, auf unklare und undurchführbare Ansprüche zu verzichten, dagegen praktische erreichbare Zwecke zu verfolgen, die den Wert des afrikanischen Kaiserthums vervielfältigen würden.

Also: Verzichtleistung auf alle Aspirationen, soweit sie Egypten betreffen, die ja ohnehin von den maßgebenden französischen Staatsmännern für Träume erklärt werden — dafür Einbeziehung Marokkos in die politische Machtsphäre Frankreichs.

Wenn wir für den Bau des Canales der zwei Meere eintreten, so geschieht es nur darum, weil wir den Canal, um uns eines geistreichen Wortes Leroy-Beaulieus zu bedienen,[1]) als einen porte-respect gegenüber England betrachten; denn um Freund zu bleiben, ist es gut, auf gleichem Fuße zu stehen. Wir haben bereits hervorgehoben, dass in dem Maße, als sich Englands Lage in Egypten festigt, Frankreichs Rechte und Ansprüche auf Egypten an Actualität verlieren. Trotzdem sind wir überzeugt, dass, sobald in Frankreich der Bau des Canals der zwei Meere begonnen wird, England nicht abgeneigt sein dürfte, Marokko Frankreich zu überlassen, wenn letzteres Englands Rechte auf Egypten anerkennt. Auch würde die definitive Abgrenzung der Machtsphären Englands und Frankreichs in Afrika

[1]) Das sich allerdings nicht auf den Canal, sondern auf die Transsaharabahn bezogen hat.

einen günstigen Einfluss auf die gegenseitigen Sympathien und die Verhältnisse der beiden Völker ausüben, die als die glänzendsten Repräsentanten unserer Cultur eben im Interesse dieser Cultur friedlich und freundlich zusammenleben sollten.

Der Canal von Kiel verdankt sein Zustandekommen einzig der Initiative des deutschen Kaisers, wie die transsibirische Bahn allein infolge der Initiative des Kaisers von Russland zustande gekommen ist. Beide Regierungen jedoch, die deutsche und die russische, haben seit geraumer Zeit realisierbare politische Programme, die sie nach Maßgabe der erreichten Resultate und der Zunahme ihrer Kräfte erweitern, zudem mit Consequenz durchführen, ohne sich durch Schwierigkeiten, die sie am Wege treffen, abschrecken zu lassen. Wer aber wäre imstande, ein großes nationales Werk, das viele Jahre anstrengender Arbeit und eine ungewöhnliche Beharrlichkeit erheischt, in Frankreich zu Ende zu bringen! Die jeweilige Regierung sicher nicht, weil sie überhaupt nie ein politisches Programm besitzt, weil ihre Ansichten beständig wechseln, und weil sie fortwährend um ihre Existenz zu kämpfen hat. Die Ministerien noch weniger, weil sie von einem Tage auf den anderen leben, eine sehr geringe Stabilität bloß während der parlamentarischen Ferien haben und in ewigem Kommen und Gehen begriffen sind. Sie können daher eine Aufgabe, die viele Jahre zäher, ausdauernder Arbeit erfordert, und bei der die Vorarbeiten länger währen als die durchschnittliche Lebenszeit eines Ministeriums, nicht übernehmen. Es wäre somit nothwendig, dass ein Volksmann wie Gambetta, der kraft seiner Persönlichkeit eine unwiderstehliche Gewalt über die Massen hatte, oder ein Genie der Arbeit, im Besitze des Vertrauens der Capitalisten wie Ferdinand Lesseps, der, gestützt und gefördert von Napoleon III., den Canal von Suez grub, sich jener Aufgabe widme. Unglücklicherweise hatte Gambetta kein Programm der Colonialpolitik, denn der Feldzug nach Tonkin hatte für ihn vor allem die Bedeutung einer Genugthuung für die Misserfolge in Egypten. Was Lesseps anbelangt, so hat er zusehr seinen ehrgeizigen Plänen, daneben auch kosmopolitischen Anwandlungen Raum gegeben und sich verleiten lassen, nach der Vollendung des Canals von Suez den Durchstich der Landenge von Panama zu inscenieren, woran die Menschheit überhaupt und die europäische insbesondere lange nicht so interessiert war wie die Amerikaner. Denn wenn der Canal von Panama ausgeführt wäre, so würden sich die Vereinigten Staaten von Amerika seiner bemächtigen, wie sich England des Canals von Suez

bemächtigt hat; sie würden dann in der Lage sein, ihre Flotten jederzeit aus dem Atlantischen in den Stillen Ocean zu dirigieren und umgekehrt. Sie hätten also, und zwar ins ungeheure gesteigert, ähnliche Vortheile, wie sie Deutschland durch den Canal von Kiel genießt, und wie sie Frankreich haben könnte, wenn der Canal der zwei Meere vorhanden wäre, während sie ohne den Canal von Panama gezwungen sind, in jedem der beiden Oceane eine besondere Flotte zu unterhalten. Es darf dabei nicht vergessen werden, dass, wie der Canal von Suez den europäischen Interessen entspricht, der Canal von Panama vorwiegend den amerikanischen Interessen dienen und eine gefährliche Concurrenz für Europa schaffen würde. Die Unternehmung von Panama verdankt daher ihre Entstehung keineswegs den politischen oder ökonomischen Bedürfnissen Frankreichs, sondern der ideologischen Tendenz, der Welt ein monumentales Werk vor die Augen zu stellen. Und nun denke man, dass die auf diese Unternehmung vergeudeten Unsummen, für die Frankreich weder Ruhm noch Vortheil geerntet hat, vollkommen genügen würden, den Canal der zwei Meere, desgleichen die Eisenbahnen des afrikanischen Kaiserreiches zu bauen, welches unbedingt nothwendig wäre, um seine drei Theile zu vereinigen und das Mutterland in den Stand zu setzen, jeden Theil gegenüber jedem Feinde zu vertheidigen!

❦

Aus allem bisher Gesagten hat sich ergeben, dass weder die Regierung, deren Ansichten keinen Bestand haben, und die selbst keinen Bestand hat, noch die Ministerien, die von einem Tag auf den anderen leben und sich sehr rasch abnützen, der französischen Politik jene Stetigkeit einimpfen können, die unerlässlich ist, will man große Resultate durch die Arbeit ganzer Generationen erzielen; es hat sich ferner ergeben, dass die Ersparnisse Frankreichs und die Anstrengungen seiner besten Bürger auf Unternehmungen verwendet werden, die mit den politischen Zielen Frankreichs und seinen ökonomischen Bedürfnissen nichts gemein haben. Die aufgeklärte öffentliche Meinung Frankreichs wird daher der lebendigen Volkskraft, die außerhalb der Grenzen Frankreichs ihre Bethätigung sucht, eine Richtung zu leihen haben, die den Interessen der Nation entspricht; der erste Schritt dahin ist die Adoptierung des Programmes der nationalen Colonialpolitik. Wenn wir nationale Politik sagen, so meinen wir damit eine Politik, die jede Regierung einschlagen müsste, die aber auch jedem Franzosen am Herzen läge. Das Programm einer solchen Politik könnte kein anderes sein als die Constituierung und Consolidierung des afrikanischen Kaiserreiches, das die

geographische Verlängerung Frankreichs darstellt und zwanzigmal ausgedehnter als das Mutterland ist, dem es eine glänzende Zukunft sichert. Das wäre eine praktische, durchführbare Politik, welche nicht ermangeln würde, große Resultate abzuwerfen, vorausgesetzt, dass man sie mit Zähigkeit, Ausdauer und Energie verfolgt und niemals aus den Augen verliert, am wenigsten jedoch phantastischen und ephemeren Interessen zum Opfer bringt.



Ungarns Schiffahrt.

Vom kön. ung. Sectionsrath Béla v. Gonda.

Budapest. Mit 14 Illustrationen.

(Fortsetzung.)

Im Jahre 1871 nahm die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft diese Angelegenheit in die Hand und beauftragte mit dem Studium der Katarakte den amerikanischen Ingenieur Mac Alpin, welcher sich bei der Regulierung des Mississippistromes einen großen Ruf erworben hatte. Mac Alpin hat betreffs der Regulierung sämmtlicher Katarakte sein Gutachten abgegeben und Pläne ausgearbeitet, welche jedoch auch nicht zur Durchführung gelangt sind.

Ein neuerer und wirksamerer Anstoß wurde der Regulierung der unteren Donau durch den im Jahre 1871 in London stattgehabten internationalen Congress verliehen, welcher die Uferstaaten unter Aufrechterhaltung der freien Schiffahrt auf der Donau ermächtigte, zur Beseitigung der Schiffahrtshindernisse die nothwendigen Arbeiten ins Werk zu setzen und behufs Deckung der Kosten so lange einen Schiffszoll zu beheben, bis das Capital sammt den Zinsen eingebracht wäre.

Man kann es als eine Folge dieses internationalen Vertrages betrachten, dass die Regierungen der Uferstaaten im Jahre 1873 eine aus Fachmännern bestehende gemischte Commission zum Studium der Katarakte in der unteren Donau delegierten, damit dieselbe die auf die Schiffbarmachung bezüglichen Projecte ausarbeite. Hierzu hatte die ungarische Regierung den Oberingenieur Ludwig Bodoky, die österreichische Regierung den Ingenieur Wawra und die Türkei den Bey Mugel mit einer entsprechenden Anzahl technischen Personales entsandt.

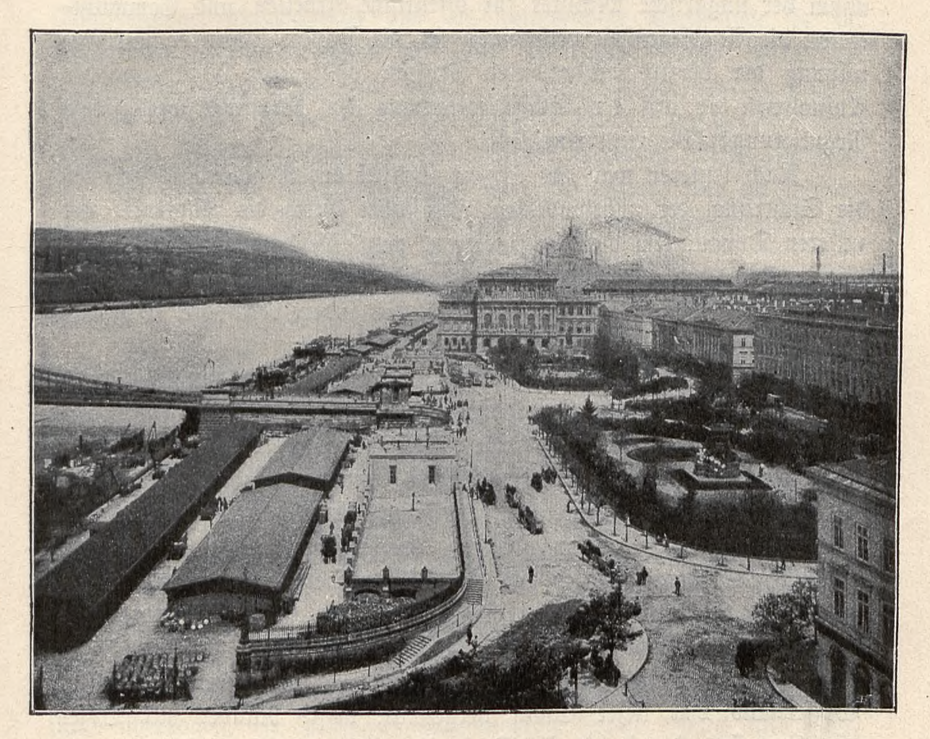
Die internationale Commission führte die zum Entwerfen der Pläne erforderlichen Aufnahmen durch und hatte sich in Bezug auf die allgemeinen Principien der Regulierung dahin geeinigt, dass durch die Katarakte überall im Strombett, womöglich jedoch außerhalb der Schiffsstraße Canäle von 60*m* Grundbreite und 2*m* Tiefe unter dem niedrigsten Wasserstande hergestellt und in der Richtung des Gefälles und zur Regelung der Geschwindigkeit dort, wo es nothwendig wäre, über das Hochwasserniveau reichende Dämme gebaut würden; schließlich sei auch mit Rücksicht auf die nach der Regulierung eintretenden größeren Geschwindigkeiten das Schleppen der Schiffe mittelst Seile oder Ketten zum Gegenstand des Studiums zu machen.

Die durch die internationale Commission in den Jahren 1873 und 1874 zur Schiffbarmachung der Katarakte in der unteren Donau projectierten Arbeiten wurden aber wieder verschoben. Bald nach dem russisch-türkischen Krieg hat der durch die Großmächte im Jahre 1878 nach Berlin einberufene internationale Congress diese sich in die Länge dehnende Angelegenheit, welche doch internationale Bedeutung besaß, auch in den Rahmen seiner Verhandlungen gezogen, und nachdem die österreichisch-ungarische Monarchie am 8. Juli 1878 mit Serbien eine Übereinkunft getroffen, wonach sie sich die genannten Arbeiten ohne finanzielle Mitwirkung Serbiens durchzuführen, dagegen Serbien sich verpflichtete, alle Erleichterungen zu gewähren, welche im Interesse jener Arbeiten gefordert wurden, und eventuell die freie Benützung des serbischen Ufers zu gestatten, und nachdem Serbien von Seite der österreichisch-ungarischen Monarchie versichert worden, dass es betreffs der Schiffahrt auf der unteren Donau dieselbe Behandlung erfahren werde wie die meistbegünstigten Staaten, wurde im 57. Artikel des Berliner Vertrages vom 13. Juli 1878 ausgesprochen, dass mit der Durchführung der auf die Beseitigung der Schiffahrtshindernisse in den Katarakten der unteren Donau abzielenden Arbeiten Österreich und Ungarn beauftragt werden und die Uferstaaten dieses Stromabschnittes alle jene Erleichterungen zu gewähren hätten, welche im Interesse der Arbeiten lägen.

Es wurde weiters beschlossen, dass im Sinne der Bestimmungen des 6. Artikels des Londoner Vertrages vom 13. März 1871 Österreich und Ungarn ermächtigt werden, die Kosten der Regulierungsarbeiten durch Schiffszölle zu decken.

Dieser sehr wichtige Beschluss hat die schon so lange sich hinschleppende Angelegenheit ihrer Lösung näher gebracht. Noch günstiger

gestaltete sich die Situation dadurch, dass infolge eines Übereinkommens zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung die thatsächliche Durchführung der Arbeiten gegen Übertragung der zur Deckung der Kosten zugesicherten zeitweiligen Gebüreneinhebungsberechtigung auf Ungarn von der ungarischen Regierung übernommen wurde. Von dem Moment an haben sich die ungarische Regierung und die Fachkreise mit der Realisierung des hochbedeutsamen Projectes lebhaft beschädigt.



Budapester Quai vor dem Franz Josefsplatz.

Die ungarische Regierung hat die im Jahre 1879 behufs Meinungsabgabe betreffs der im Lande, speciell im Thale der Theiß angesichts der verheerenden Überschwemmungen zu bewerkstelligenden Arbeiten berufenen ausländischen Fachmänner gleichzeitig ersucht, zwecks Schiffbarmachung der Katarakte der unteren Donau und des Eisernen Thores die von der internationalen Commission verfertigten Pläne zu überprüfen und sowohl über dieselben, als auch über das Allgemeine der Regulierung ihre Anschauung zu äußern. Diese

Fachmänner haben infolge dessen die so eminent wichtige Sache zum Gegenstande eingehender Prüfungen und Studien gemacht und in ihrem Berichte sich auf alle Theile der projectierten Arbeiten erstreckt, wobei sie in Bezug auf den Regulierungsplan mehrfache Modificationen in Vorschlag brachten.

Die Durchführung der Regulierung wurde aber durch ungünstige Umstände wieder um einige Jahre verschoben, und erst im Jahre 1883 nahm der ungarische Minister für öffentliche Arbeiten und Communication die Angelegenheit neuerdings in die Hände, indem er mit Benützung der bereits vorhandenen Projecte und unter Ergänzung der Aufnahmen die auf die Schiffbarmachung der Katarakte bezüglichen Regulierungspläne entwerfen ließ.

Nach letzteren war das einzige Endziel der Regulierungsarbeiten die Sicherung der unbehinderten Schiffahrt durch die Katarakte der unteren Donau. Um dies zu erreichen, war eine doppelte Aufgabe zu lösen. Die eine erheischte, dass die Wassertiefe selbst bei dem niedrigsten Wasserstande nicht zu seicht sei, die andere verlangte, dass man die übertrieben große Geschwindigkeit mäßige.

Das erstere war zu ermöglichen, wenn man die Fahrstraße durch die Katarakte in einer Grundbreite von 60 *m* auf 2 *m* unter dem Niveau des bis dahin constatierten, das heißt am 23. October 1834 eingetretenen niedrigsten Wasserstandes vertiefte. Behufs Mäßigung der großen Geschwindigkeit der Strömung durch die Katarakte und behufs Gewinnung der angestrebten Wassertiefe wurde auf den betreffenden Stromabschnitten das Einzwängen des Strombettes mittelst gemauerter Wehren projectiert. Dementsprechend wurde bei den Katarakten Sztenka, Kozla-Dojke, Izlás-Tachtalia und Jucz zum Zwecke der Schiffahrt im Felsenbett ein 60 *m* breiter und unter dem niedrigsten Wasserstand 2 *m* tiefer Canal hergestellt, dessen Ränder mit Bojen bezeichnet sind, damit die Schiffe in ihm sicher verkehren können.

Außerdem bestand deswegen, weil das Wasser aus dem durch den unterhalb Tachtalia in das Bett stark vorspringenden Berg Greben, theilweise auch durch die demselben gegenüber am linken Ufer befindliche sogenannte Branyfelsbank eingeengten Strombette plötzlich in ein beinahe viermal so breites Bett gelangte, unterhalb des Berges Greben ein Wassersturz, der ebenfalls ein bedeutendes Hindernis der Schiffahrt bildete.

Um dem Übel abzuhelfen, wurde zur selben Zeit, als im Izlás-Tachtaliakatarakt der offene Strombettcanal hergestellt und der

Berg Greben, welcher besonders bei hohem Wasserstande die Donau sehr zusammengepresst und dadurch einen riesigen Wassersturz verursacht hatte, in einer Breite von 150 *m* und in einer Höhe von 2·8 *m*, vom niedrigsten Wasserniveau an gerechnet, abgesprengt ward, eine Wehre erbaut, welche, von diesem Berge ausgehend, in einer durchschnittlichen Entfernung von 500 *m* sich vom linken Ufer beinahe bis zur serbischen Ortschaft Milanovácz hinzieht. Durch dieselbe wird einerseits der Wasserspiegel aufgeschwellt und die nothwendige Wassertiefe für die Schiffahrt gesichert, andererseits der unterhalb Greben befindliche Wassersturz ausgeglichen und damit das besagte Hindernis der Schiffahrt aufgehoben. Beim Juczkatarakt wurde in Verbindung mit dem schon erwähnten Strombettcanal ebenfalls eine Wehre erbaut, welche oberhalb der Mündung des serbischen Baches Porecska beginnt und die Bestimmung hat, durch Hebung und Ausgleichung des Wasserniveaus auf diesem Abschnitte eine geeignete Schiffstraße zu schaffen.

Das letzte und größte Hindernis der Schiffahrt auf der unteren Donau ist das sogenannte Eiserne Thor.

Die in dem sonst genug breiten Strombett diagonal gelagerte Felsbank Prigrada sammt den vom Fuße des linksseitigen Berges in das Bett reichenden Felszungen und den hier und da hervorragenden Felsspitzen schließt den Lauf des Stromes derart ein, dass die Schiffahrt bei niedrigem Wasserstande vollkommen eingestellt werden muss, aber selbst bei mittlerem Wasserstande hat man mit enormen Schwierigkeiten zu kämpfen, und vom Verkehr ganzer Schiffszüge kann gar nicht die Rede sein.

Behufs Beseitigung der Hindernisse am Eisernen Thore musste man also zu radicalen Mitteln greifen.

Hier wurde nämlich mittelst Dämme, welche den höchsten Wasserstand überragen, ein durchaus abgesonderter Canal erbaut und zwar längs dem rechten (serbischen) Ufer, dessen leichten Krümmungen sich anschmiegend und die durch die internationale Commission vom Jahre 1873 vorgeschlagene Richtung verfolgend.

Bei der Projectierung des Canals diente als Regel, dass das Wasserniveau oberhalb und unterhalb des Eisernen Thores sich in demselben bei jedem Wasserstande mit dem möglichst günstigen Gefäll ausgleiche, sowie dass in diesem Canal auch die größten Schiffszüge bequem platzfinden, ja sogar einander ausweichen können.

Zu letzterem Zwecke wurde der Canal im Eisernen Thore ursprünglich so geplant, dass er 2 *m* unter dem niedrigsten Wasserstande

mit einer Grundbreite von 80 *m* durch eine entsprechende Aussprengung des Grundfelsens gewonnen werde. Die Gesammtkosten der Arbeiten wurden mit 18 Millionen Kronen festgestellt.

Das Project einer Tiefe von 2 *m* unter Null hatte inzwischen eine Änderung erlitten, indem die Gesetzgebung im Jahre 1892 beschloss (G.-A. XXXII: 1892), den Canal mit einem Mehraufwand von drei Millionen Kronen um 1 *m* tiefer zu legen, wodurch es ermöglicht ward, die auf der unteren Donau verkehrenden schwereren Schiffe mit circa 2000 Tonnengehalt und 2·5 *m* Tauchung bis nach Orsova hinaufzuführen, wo dann die bis an das Schwarze Meer sich ausdehnende Schiffahrt mit den ungarischen Staatsbahnen in Verbindung treten und eine Umladungsstation mit einem gewiss bedeutenden Verkehr entstehen kann.

Im neuen Canal des Eisernen Thores wurde die Geschwindigkeit des abfließenden Wassers per Secunde mit 4 bis 5 *m* berechnet. Die starke Strömung macht das künstliche Schleppen der Schiffe nothwendig, was aber die unbehinderte Schiffahrt absolut nicht beschränkt, und deshalb wird der Canal den höchsten Anforderungen, welche vom Gesichtspunkte der Donauschiffahrt unter den obwaltenden Umständen gestellt werden können, genügeleisten.

Für die Regulierungsarbeiten waren ursprünglich (im G.-A. XXVI: 1888) 18 Millionen Kronen präliminiert. In diesem Rahmen begannen auch die Arbeiten am 15. September 1890, und als Beendigungstermin wurde der Schluss des Jahres 1895 festgesetzt.

Während der Arbeit trat aber die Unvermeidlichkeit der wesentlichen Modification und Ergänzung der ursprünglichen Pläne in mehrfacher Richtung ein.

Die wesentlichste Modification war die Senkung des ursprünglich auf 2 *m* Tiefe projectierten Eisernen Thorcanales um einen weiteren Meter, also auf 3 *m*, vom Nullpunkt des Orsovaer Pegels an gerechnet, was gleichzeitig die Nothwendigkeit nach sich zog, in dem Stromabschnitte zwischen dem Eisernen Thor und Orsova zur Herstellung einer dieser Wassertiefe entsprechenden Fahrstraße in dem Felsengrunde des Bettes einen 60 *m* breiten und 3 *m* (unter Null) tiefen Canal auszusprengen, damit die durch den Canal des Eisernen Thores heraufkommenden Schiffe mit größerem Tiefgang bis Orsova gelangen und dort gegebenenfalls umladen können.

Zur Ergänzung des Canals im Eisernen Thore hat sich weiters als nothwendig erwiesen, in der Fortsetzung des rechten Ufers des

Canals eine 1·8 *km* lange Steinwehre in der Höhe von 3 *m* über Null zu erbauen, damit durch dieselbe die oberhalb des Canals befindliche Bucht abgeschlossen und die dort vorhandene und für die Schifffahrt äußerst ungünstige Querströmung behoben werde.

Ferner erwies es sich als nothwendig, vor der Gemeinde Szvinicza längs der Grebener Wehre durch den im Bette gelagerten Felsengrund einen Canal von 2 *m* Tiefe unter Null und 60 *m* Grundbreite sowie in dem unterhalb des Eisernen Thorcanals sich ausdehnenden Felsenbett bei dem sogenannten Kleinen Eisernen Thor eine entsprechend breite und tiefe Schiffstraße (hier schon 3 *m* unter Null) herzustellen.

Zufolge der Vertiefung des Eisernen Thorcanals und des Donauabschnittes zwischen dem Eisernen Thor und Orsova bis auf 3 *m* unter Null war es zudem unerlässlich — da im oberen die geringste Wassertiefe nur 2 *m* unter Null beträgt — dafür zu sorgen, dass die bis nach Orsova hinauffahrenden tiefer gehenden Schiffe hier auf kleinere Schiffe oder z. B. beim Eintreten des Eisstoßes auf Eisenbahnwagen umladen können.

Aus diesem Grunde wurde beschlossen, in Orsova in der Nähe des Staatsbahnhofes oberhalb des zur Kronenkapelle führenden Weges in einer Länge von beiläufig 700 *m* einen Umladungsplatz mit der entsprechenden Uferbekleidung anzulegen und eine Fläche von etwa 134.000 m^2 0·50 *m* über dem höchsten Hochwasserstand (7 *m* über Null) aufzuschütten. Auf der Fläche wird ein Lastenbahnhof mit allen zur Einlagerung und Umladung erforderlichen Bau- und Maschinenobjecten errichtet werden.

Diese Ergänzungsarbeiten haben die weitere Erhöhung der für die Regulierungsarbeiten bisher bewilligten 21 Millionen bedingt, und nachdem im G.-A. XXVI: 1888 ausgesprochen wurde, dass die Deckung der Kosten im Wege einer besonderen Creditoperation zu bewerkstelligen sei, auch die durch den Berliner Vertrag vorgeschriebene Modalität der Rückzahlung (Schiffszölle) darauf hingewiesen hatte, dass die Kosten der Regulierung durch eine Amortisationsanleihe gedeckt würden, ermächtigte der G.-A. XVI: 1895 den Finanzminister, nachdem der Handelsminister mit ersterem die gesammten Auslagen nebst den Intercalarzinsen inclusive der durch die Gesetzgebung bereits votierten 21 Millionen Kronen mit 37,250.000 Kronen normiert hatte, für die Bestreitung sämmtlicher Spesen der Regulierungsarbeiten des Eisernen Thores eine Anleihe aufzunehmen. Zur Deckung der Anleihe sind auf den Inhaber lautende, mit weniger als 4% verzinsliche

steuerfreie Amortisationsobligationen zu emittieren, welche auf Kronenwert, eventuell auf deutsche Reichsmark, Francs oder Pfund Sterling ausgestellt sind, und deren Amortisationsfrist sich auf höchstens 90 Jahre erstreckt. Zur Sicherung der jährlichen Amortisationsquoten dienen außer jenen Schiffszöllen, zu deren Einhebung die ungarische Regierung im Sinne des Artikels 57 des Berliner Vertrages (G.-A. VIII: 1879), beziehungsweise im Sinne des Artikels 6 des Londoner Vertrages vom 13. März 1872 bis zur vollständigen Amortisation der Anleihe autorisiert wurde, auch andere Einkünfte des Staates. In



Budapester Quai unterhalb der Kettenbrücke.

demselben Gesetzartikel wurde der Endtermin der Beendigung der Nachtragsarbeiten auf den Schluss des Jahres 1898 fixiert.

Auf Grund der im citierten Gesetzartikel enthaltenen Ermächtigung hat der ungarische Finanzminister im Laufe des Jahres 1895 die $3^{1}/_{2}\%$ige Eiserne Thoranleihe im Betrage von 45 Millionen Kronen abgeschlossen, und hierdurch wurde der besondere Regulierungscredit gesichert, welcher den von den durch diesen kataraktreichen Abschnitt des Donaustromes fahrenden Schiffen einzuhebenden Zöllen als Basis dienen wird. Mit dem Fortschreiten der Regulierung wurde, sobald die auf die Schiffbarmachung eines Kataraktes bezüglichen Arbeiten beendet waren, der letztere der Schiffahrt provisorisch übergeben. Im Jahre 1896

wurde der Eiserne Thorcanal so weit fertiggestellt, dass man in denselben am 29. Februar das Wasser einlassen und aus den vorgenommenen Messungen und Schleppproben constatieren konnte, dass der Canal in jeder Hinsicht den bei der Projectierung normierten Anforderungen und den gemachten Berechnungen vollkommen entspricht.

Im Jahre 1896 war das Eiserne Thor der Schauplatz einer ewig denkwürdigen Feierlichkeit. In die Reihe der gelegentlich des tausendjährigen Bestandes Ungarns veranstalteten Festivitäten wurde nämlich auch die Eröffnung des Eisernen Thorcanales (27. September) aufgenommen, welcher besonderen Glanz und im gewissen Maße internationalen Charakter jener Umstand verlieh, dass an derselben an der Seite unserer Majestät die Könige von Rumänien und Serbien in Begleitung ihrer leitenden Staatsmänner sowie das diplomatische Corps und die Mitglieder der Gesetzgebung sich betheiligten. Der Canal wurde aber, weil die Regulierung der unmittelbar ober- und unterhalb befindlichen Stromabschnitte erst im Herbste 1898 beendet wurde, für den regelmäßigen Schiffsdienst provisorisch bei taxfreier Benützung officiell am 1. October 1898 eröffnet, nachdem die übrigen regulierten Abschnitte dem Verkehre schon früher übergeben worden waren. Vor der Übergabe wurde der unterhalb Moldova—Eisernes Thor gelegene Abschnitt des Donaustromes sorgfältig untersucht, und bei dem im Winter und Herbst des Jahres 1898 herrschenden ungewöhnlich niederen Wasserstand hat man auch zwischen den der Regulierung unterzogenen Partien der Katarakte die Schiffstraße ausfindig gemacht und alle jene seichteren und engeren Stellen bezeichnet, in welchen die erforderliche Breite und Wassertiefe nicht in solchem Maße vorhanden ist wie in den regulierten Theilen der Katarakte.

Auf Grund dieser Untersuchungen wurde constatiert, dass in dem Moldova—Orsovaer Stromabschnitte bei einem 1 *m* hohen Wasserstand über Null — unter welchen ein Sinken des Wasserniveaus (wie im Jahre 1898 0·6 *m*) in der Schiffahrtsaison nur sehr selten, äußerstenfalls in zehn Jahren einmal einzutreten pflegt — Schiffe mit 160 *cm* Tauchung unbehindert verkehren können, während sie unterhalb Orsova auch mit einem Tiefgang von 2 *m* fahren dürfen.

Wenn man berücksichtigt, dass man vor der Regulierung bei einem so niederen Wasserstand oberhalb Orsova bloß mittelst Plätten mit einer Tauchung von 70 bis 80 *cm*, durch das Eiserne Thor aber überhaupt nicht communicieren konnte, dann erscheint die durch die Regulierung bereits gewonnene Schiffstraße auf diesem Abschnitte des Donau-

stromes als Pforte zu einer neuen Epoche der internationalen Schifffahrt, und durch Vertiefung der zwischen den regulierten Katarakten gelegentlich der jüngsten Erforschungen gefundenen seichten Stellen und durch Erweiterung der hier und dort engeren Schiffstraße wird die Schiffbarkeit des ganzen Moldova—Turn-Severiner Stromabschnittes den weitestgehenden Ansprüchen der sich entwickelnden Schiffahrt und des sich entwickelnden internationalen Verkehrs in vollstem Maße gerecht werden.

Der Erfolg der Regulierung wird jetzt schon durch nicht zu bestreitende Thatsachen bekräftigt. Die größte Errungenschaft ist aber die Schiffbarkeit des Eisernen Thores, welche sich so glänzend bewährt, dass mancher Dampfer, wie z. B. der neueste und stärkste (1300 Pferdekraft), der „Daniel" der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft — welcher als erster den Canal passiert hat — imstande ist, einen beinahe vollkommen beladenen Schlepper mit 650 *t* Gehalt den Canal aufwärts zu remorquieren. Es waren sogar Fälle da, wo ein Dampfer gleichzeitig einen beladenen und einen leeren Schlepper den Canal aufwärts remorquiert hat.

Bei einem höheren Wasserstand ist indes die Geschwindigkeit der Strömung im Canal eine viel mächtigere, beziehungsweise wechselt dieselbe pro Secunde von 3·6 bis 5 *m*. Es war daher dafür zu sorgen, dass die Abwicklung des mit der Zeit zu erwartenden massenhafteren Verkehres auch bei einer größeren Wassergeschwindigkeit geregelt sei. Zu diesem Zwecke wurde ein starkes Drahtseilschiff erbaut, welches die unbehinderte Abwicklung des Verkehres im Canal des Eisernen Thores gegenüber jeder Eventualität unbedingt sichert.

Auf dem dergestalt regulierten Stromabschnitte hatte Ungarn behufs Deckung der Arbeitskosten im Sinne des Berliner, respective des Londoner internationalen Vertrages das Recht erworben, von den Schiffen eine angemessene Gebür einzuheben, und die ungarische Regierung ließ die Geltendmachung dieses Rechtes, d. i. die Einhebung der fraglichen Schiffsgebüren mit 1. September 1899 ins Leben treten. Hiermit in Verbindung wurde der Schiffslotsendienst verstaatlicht, damit für jedes Schiffahrtsunternehmen die Lotsung der Fahrzeuge gesichert und gleichzeitig nach Möglichkeit auf den regulierten Werken dem durch unrichtige Lotsung entstehbaren Schaden vorgebeugt werde.

Zum Zwecke der Manipulation der Schiffsgebüreneinhebung, der Verrichtung des Schiffslotsendienstes, der Aufrechterhaltung der Schiffahrtsordnung auf der ganzen regulierten Strecke, der Versehung

des Strompolizeidienstes sowie des Hafendienstes in Orsova und der Conservierung der Regulierungswerke wurde mit dem Sitze in Orsova die kön. ung. Schiffahrtsbehörde für die untere Donau in einem solchen Rahmen und mit einem derartigen Wirkungskreise organisiert, dass sie ein wachsamer Hüter und ein fachkundiger Pfleger aller jener hochwichtigen Interessen ward, welche sich an den Schiffahrtsverkehr dieses Stromabschnittes von internationalem Charakter knüpfen.

Für die obskizzierten Regulierungsarbeiten des Donaustromes hat der Staat seit 1867 bis Ende 1898 mehr als 60 Millionen Gulden verausgabt, so dass, wenn wir die mit dem G.-A. XLVIII: 1895 für die geplante Regulierung der mittleren Donau bewilligten 20 Millionen Gulden, desgleichen die Kosten der in den nächsten zehn Jahren noch aufzuwendenden Ergänzungsarbeiten hinzurechnen, die gehörige Verbesserung der Schifffahrts- und allgemeinen Wasserlaufsverhältnisse des Donaustromes den Staat auf mehr als 80 Millionen Gulden zu stehen kommt.

❦

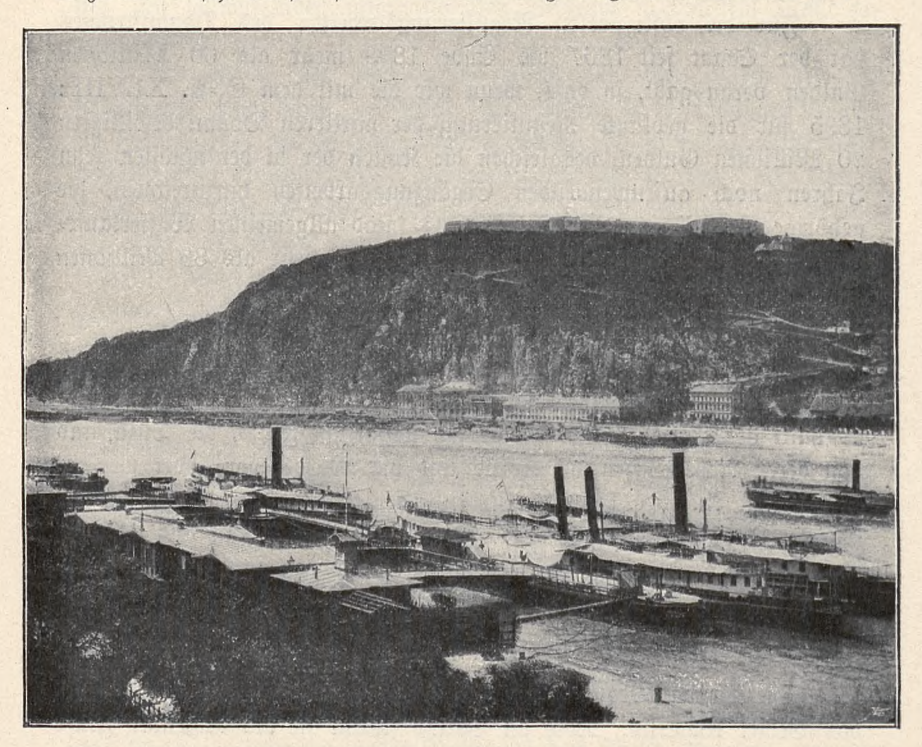
Vom Gesichtspunkte des Schiffahrtsverkehres besitzen unter den Nebenflüssen der Donau die Dráva und Száva, der Mündungsabschnitt der Temes, ferner der größte ungarische Fluss, die Tisza, und von deren Nebenflüssen die Körös und die Maros mehr oder weniger Bedeutung. Auf den kleineren Nebenflüssen, wie auf der Vág, Nyitra, Garam, Ipoly, sowie auf dem oberen Laufe der Theiß und auf den Nebenflüssen derselben, so auf der Szamos, Bodrog und auf den oberen Abschnitten der Körös und Maros, verkehren nur Plätten und Flöße.

Die Dráva und die Száva.

Die Dráva (Drau) entspringt in Kärnten und betritt bei Pettau das Gebiet Ungarns. Noch an Varasd stürmt sie als reißender Fluss vorbei, dann lässt sie weiter abwärts in ihrem raschen Laufe nach, bei Barcs wird ihr Bett geordneter, und von hier ist sie bis zu ihrer Mündung schiffbar. Auf der Dráva gab es schon im 18. Jahrhundert eine bedeutende Schiffahrt, und die Kärntner Holzschiffe und Plätten waren auch auf der Donau wohlbekannt. Eszék (Esseg) und Barcs sind noch heute wichtige Schiffahrtsknotenpunkte und zwar Eszék als Handelsemporium Slavoniens, Barcs als vermittelnde Umladestation des Eisenbahn- und Wasserverkehres.

Der Száva(Sau)fluss ist nach der Donau in der größten Länge schiffbar. In Krain entspringend, durchschneidet er von Westen aus in sich

nach Osten richtendem Laufe die zur ungarischen Krone gehörigen Länder Croatien und Slavonien und bildet eine Grenze einerseits zwischen diesen, andererseits zwischen Bosnien und dann zwischen Serbien und ergießt sich bei Zimony, respective bei Belgrad in die Donau. Die Száva ist von Sziszek an bis zu ihrer Mündung befahrbar. Ihr Bett ist so geordnet, als ob es ein künstlich gegrabener Canal wäre. Nur in einzelnen Abschnitten, besonders in der Umgebung der Bosna- und der



Budapester Quai gegenüber dem Blocksberg.

Drinamündung sind empfindlichere Schiffahrtshindernisse infolge der enormen Menge von Gerölle vorhanden, welches die angeführten Flüsse mit sich in die Száva hineinreißen. Es fallen nämlich einige mehr oder minder ansehnliche Nebenflüsse in die Száva, von welchen die folgenden genannt seien: die bei Samacz an der rechten Seite einmündende Bosna, welche theilweise selbst schiffbar ist, ferner die bei Rácsa einmündende Drina und die unterhalb dieser an der linken Seite einmündende Bossut, welche vom Lyubotin an in einer Länge von 49 *km* ebenfalls befahren werden kann.

Auf der Száva bestand namentlich zu Anfang des 19. Jahrhunderts eine recht lebhafte Schiffahrt. Es richtete sich aus Ungarn und sogar von der unteren Donau der zum Adriatischen Meere strebende Handel hierher. Szisze̋k war der Umladeknotenpunkt des nach Triest gravitierenden Verkehres, während die nach Fiume bestimmten Sendungen von hier aus mit Schiffen auf der Kulpa bis Károlyváros (Karlstadt) befördert und dort auf Wagen umgeladen wurden. Mit dem Baue der Eisenbahnen verlor Károlyváros ganz und gar diese seine Bedeutung, Sziszek jedoch besitzt als Umladestation noch heute einige Wichtigkeit.

Die Tisza.

Nach der Donau ist die Theiß der größte Fluss Ungarns. In den Máramaroser Bergen entspringend, fließt sie anfangs von Osten gegen Westen, bei Vásáros-Namény nimmt sie die aus den Siebenbürger Bergen kommende Szamos auf, sodann bei Tokaj die Bodrog, welch letztere bis Sárospatak ebenfalls schiffbar ist, und auf welcher auch bis dorthin noch Ende der Sechzigerjahre ein Dampfschiff fuhr. Von Tokaj abwärts nimmt die Tisza alsbald ihren Lauf gerade gegen Süden, und parallel mit der Donau fließend, durchschneidet sie die Getreidekammer Ungarns, das durch Lied und Sage viel verherrlichte Alföld, und ergießt sich schließlich bei Titel in die Donau. Die Tisza ist von Tokaj abwärts ihrer ganzen Länge nach schiffbar, wenngleich — besonders in neuerer Zeit — oberhalb Szolnok Dampfschiffe nur selten verkehren. Zu Anfang des 19. und in den vergangenen Jahrhunderten war Szolnok sowohl in strategischer Beziehung als auch vom Standpunkte des Handels ein sehr wichtiger Platz. Die Szolnoker Festung war der Schlüssel der mittleren Tisza, während in friedlichen Zeiten das auf der Tisza mit Plätten und Flößen angelangte Máramaroser Salz und Holz hier auf Wagen umgeladen und nach Pest und Umgebung verfrachtet wurden.

Unterhalb Szolnok, bei Csongrád, ergießen sich die vereinigten Gewässer des Körösflusses in die Tisza. Die Körös kann bis Gyoma auch mit Dampfschiffen befahren werden. Am Hotter der großen Alföldstädte Kecskemét, Szentes, Hódmező-Vásárhely vorbeisteuernd, gelangen wir zu der ansehnlichsten Stadt der Tiszagegend, nach Szeged, welches in wirtschaftlicher und cultureller Beziehung schon seit alten Zeiten einen Knotenpunkt der Tiszagegend bildet. Seitdem es nach der durch die 1879er Überschwemmung verursachten Vernichtung

aufs neue aufgebaut worden, hob sich Szeged auf das Niveau einer modernen Stadt. Seine steinernen Quais bieten dem Schiffsverkehre bequeme Ladeplätze, mit dem linken Ufer verbinden es eine prächtige Straßen- und eine Eisenbahnbrücke. Zudem ist Szeged ein Centrum des Eisenbahnverkehres. Vom Standpunkte der Schiffahrt hatte Szeged jedoch seine Blütezeit zu Anfang des 19. Jahrhunderts, als es noch für das auf der hier in die Tisza mündenden Maros aus Siebenbürgen ankommende Salz, Holz, Obst und sonstige Gut die Umlade- und Einlagerungsstation war. Aus diesem Grunde gedieh daselbst ein recht lebhafter Handel. Die Schiffahrtsunternehmen hatten ihren Sitz in Szeged, und von hier aus schlossen sie für die nach der Maros und nach der unteren Tisza und von dort weiter gehenden Schiffe die Transportgeschäfte ab. Auch das Schiffsbaugewerbe erfreute sich in Szeged üppiger Blüte. Die Szegeder Holzschiffe und die dortigen Schiffszimmerleute waren weit und breit berühmt. Mit der Entwicklung der Eisenbahnen wurde indes die Schiffahrt in stets engere Schranken eingezwängt, und Szeged hörte auf, jenes Schiffahrtsemporium zu sein, welches es zu Anfang des verwichenen Jahrhunderts war.

Die Maros, welche sich bei Szeged in die Tisza ergießt, wäre wegen der günstigen Richtung ihres Laufes für die Schiffahrt vorzüglich geeignet. Von Osten gegen Westen fließend, verbindet sie das Herz Siebenbürgens und eine reiche, fruchtbare Gegend mit Szeged. Ihre widrigen Bett- und Wasserlaufsverhältnisse und ihre besonders bei kleinem Wasserstande pro Secunde 35 m^3 geringe Wassermenge jedoch, von welcher die aus derselben abzweigenden Berieselungscanäle den größten Theil (25 m^3 pro Secunde) absorbieren, würden nur im Wege der Canalisierung die regelmäßige Schiffahrt möglich machen. Bei mittlerem Wasserstande dagegen ist die Maros auch heute von ihrer Mündung bis Arad schiffbar.

❦

Der Balatonsee.

Der Plattensee oder das „ungarische Meer", wie wir Ungarn ihn zu nennen pflegen, ist Ungarns umfangreichster See und der einzige, auf welchem Schiffe verkehren. Er dehnt sich jenseits der Donau zwischen den Comitaten Veszprém, Zala und Somogy aus in dem im Norden von den Zalaer Bergen, im Süden von der Somogyer Niederung umgrenzten Kessel bei einer Oberfläche von 620 km^2. Seine ganze Länge beträgt 76 km, seine Breite 6 bis 7 km, in seiner nord-

östlichen Hälfte jedoch verbreitert er sich auf 12 *km*; bei der Tihanyer Halbinsel, welche sich 5 *km* weit gegenüber dem Szántóder Ausläufer in den See hinein erstreckt, sinkt seine Breite auf $1^1/_2$ *km*. Die Tiefe des Sees ist eine verschiedene, seine größte Tiefe bei Tihany beträgt 45·4 *m*, seine mittlere Tiefe dagegen übersteigt nicht 7 bis 10 *m*, und ist er im Laufe seiner Ufer im allgemeinen seicht. Sein Wasser wird von circa 50 kleineren Flüsschen gespeist, unter welchen der bedeutendste der Zalafluss ist. Der Balaton war einst von mächtigerer Ausdehnung und reichte, nach den noch feststellbaren Spuren zu urtheilen, bis Keszthely und Tapolcza. Er hieß Pelso, und der römische Kaiser Galerius nannte zu Ehren seiner Gemahlin Valeria die um den See befindliche Provinz von der Dráva bis zur Stadt Győr (Raab) Valeria; er ließ zahlreiche Wälder ausrotten oder lichten und leitete das Wasser des Balaton durch einen Canal in die Donau, womit er den See um vieles verkleinerte.[1]) Den Canal legte er an jener Stelle an, wo heute die Sió fließt; letztere vereinigt sich nämlich bei Simontornya mit der Sárviz, diese aber mündet in die Donau und verbindet dergestalt den Balaton mit der Donau.

Der Name „Balaton" stammt von den zur Avarenzeit um den See herum wohnhaft gewesenen Slovenen (blato = Sumpf, See), und daher kommt auch die deutsche Bezeichnung „Plattensee".

Behufs Regelung des Wasserspiegels des Balaton wurde in neuerer Zeit bei der Siómündung in Siófok eine Schleuse erbaut, mit deren Hilfe einestheils das Gewässer in die Sió und durch sie in die Donau abgelassen, andererseits in solchem Grade zurückgehalten werden kann, dass der See nicht übermäßig falle. Hierdurch ist es möglich gemacht, dass sich der Wasserspiegel des Balaton nicht über eine bestimmte Höhe hinaus erhebt, und dass er nicht unter das festgestellte minimale Niveau sinkt.

An den Ufern des Balaton befinden sich mehrere Städte, Gemeinden, Bade- und Villenanlagen, unter welchen Balaton-Füred wegen seines Säuerlings von altersher am berühmtesten ist. Berühmt ist ferner das an der Südbahn liegende, den Charakter eines ungarischen Seebades besitzende Siófok, die auf der Spitze eines in den See ragenden Berges gelegene Abtei Tihany, das durch seinen Wein zu Renommée gelangte Badacsony, ebenso Keszthely; die auf dem Somogyer

---

[1]) Agrum satis Reipublicae Commodantem, caeris immanibus silvis, atque-emisso in Danubium locu Pelsone apud Pannonios fecit. Cujus gratia Provintiam Uxoris nomine Valeriam appellavit. Aurelius Victor de Caesaribus.

Entfernung der wichtigeren Schiffsstationen in Kilometern.

Wien—Budapest.

	Dévény	Pozsony	Néma-Gönyő	Uj-Szőny-Komárom	Duna-Radvány	Esztergom	Nagy-Maros	Vácz	Budapest (Kettenbrücke)
Wien-Praterquai . .	50	61	147	171	190	219	244	259	291
Dévény	—	11	97	121	140	169	194	209	241
Pozsony	—	—	86	110	129	158	183	198	230
Néma-Gönyő	—	—	—	24	43	72	97	112	144
Uj-Szőny-Komárom .	—	—	—	—	19	48	73	88	120
Duna-Radvány . . .	—	—	—	—	—	29	54	69	101
Esztergom	—	—	—	—	—	—	25	40	72
Nagy-Maros	—	—	—	—	—	—	—	15	47
Vácz	—	—	—	—	—	—	—	—	32
Budapest (Kettenbrücke)	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Budapest – Orsova.

	Duna-Földvár	Baja	Mohács	Bezdán-Battina	Drávaszög	Bukovár	Ujvidék-Pétervárad	Tiszamündung	Zimony	Szávamündung	Pancsova	Báziás	Ó-Moldova	Drenkova	Orsova
Budapest (Kettenbr.)	85	180	211	238	291	337	420	462	504	507	524	606	631	664	726
Duna-Földvár . .	—	95	126	153	206	252	335	377	419	422	439	521	546	579	641
Baja	—	—	31	58	111	157	240	282	324	327	344	426	451	484	546
Mohács	—	—	—	27	80	126	209	251	293	296	313	395	420	453	515
Bezdán-Battina . .	—	—	—	—	53	99	182	224	266	269	286	360	393	426	488
Drávaszög	—	—	—	—	—	46	129	171	213	216	233	315	340	373	435
Bukovár	—	—	—	—	—	—	83	125	167	170	187	269	294	327	389
Ujvidék-Pétervárad	—	—	—	—	—	—	—	42	84	87	104	186	211	244	306
Tiszamündung . .	—	—	—	—	—	—	—	—	42	45	62	144	169	202	264
Zimony	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	20	102	127	160	222
Szávamündung . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	99	124	157	219
Pancsova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82	107	140	202
Báziás	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	58	120
O-Moldova . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	95
Drenkova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62
Orsova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Kilometerentfernungen der Landungsstationen auf der Tisza.

	Tisza-Füred-Poroszló	Szolnok	Csongrád	Szentes	Szeged	Török-Kanizsa	Ó-Becse	Török-Becse	Titel	Tiszamündung
Tokaj	114	246	334	342	406	438	508	515	572	581
T-Füred-Poroszló	—	132	220	228	292	324	394	401	458	467
Szolnok	—	—	88	96	160	192	262	269	326	335
Csongrád	—	—	—	8	72	104	174	181	238	247
Szentes	—	—	—	—	64	96	166	173	230	239
Szeged	—	—	—	—	—	32	102	109	166	175
Török-Kanizsa	—	—	—	—	—	—	70	77	134	143
Ó-Becse	—	—	—	—	—	—	—	7	64	73
Török-Becse	—	—	—	—	—	—	—	—	57	66
Titel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Tiszamündung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Die Dráva (zwischen Drnje und Drávamündung).

	Barcs	Réhfalu	Valpó	Eszék	Dráva-mündung
Drnje	78	113	179	209	229
Barcs	—	35	101	131	151
Réhfalu	—	—	66	96	116
Valpó	—	—	—	30	50
Eszék	—	—	—	—	20
Drávamündung	—	—	—	—	—

Die Száva (zwischen Sziszek und Szávamündung).

	Sziszek	Ó-Gradiska	Bród	Bosn.-Rácsa	Bosut	Mitrovicza	Sabácz	Burma-Belgrád	Szávamündung
Sziszek	1	138	233	425	442	466	499	603	604
Sziszek	—	137	232	424	441	465	498	602	603
Ó-Gradiska	—	—	95	287	304	328	361	465	466
Bród	—	—	—	192	209	233	266	370	371
Bosn.-Rácsa	—	—	—	—	17	41	74	178	179
Bosut	—	—	—	—	—	24	57	161	162
Mitrovicza	—	—	—	—	—	—	33	137	138
Sabácz	—	—	—	—	—	—	—	104	105
Burma-Belgrád	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Szávamündung	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Ufer entstandenen Badeorte jüngeren Datums, Fonyód, Boglár, Balaton-Földvár u. s. w., sowie Kenese und Almádi auf dem nördlichen Ufer haben sich heute auch schon im Lande Ruf erworben. Alle diese Ortschaften stehen miteinander in reger Verbindung, was der Schiffahrt auf dem Balatonsee stets größer werdende Bedeutung verleiht.

Canäle.

Das Netz des Ferenczcanales.

Das Bestreben, den sich nach dem Westen und besonders an der Száva und Kulpa aufwärts theils gegen Triest, theils gegen Fiume richtenden Verkehr der Producte des ungarischen Alföld zu fördern, führte die Brüder Josef und Gabriel Kiss auf die Idee, unter Benützung der kreuz und quer durch die Bácska fließenden Wasseradern und Wasserläufe einen schiffbaren Canal zwischen der Donau und der Tisza zu graben, durch welchen das so kostspielige und zeitraubende Donauaufwärtsschleppen der von der oberen Tisza und von der Maros herabkommenden, bald in die Száva, bald auf der Donau gegen Pest und Győr fahrenden Salz- und Getreideschiffe theilweise oder gänzlich vermieden und der Schiffsverkehr erleichtert werden sollte.

Zu diesem Zwecke riefen sie auf Grund einer vom 27. März 1793 datierten, auf 25 Jahre lautenden Concessionsurkunde die kön. priv. Schiffahrtsgesellschaft ins Dasein, welche sich die Aufgabe stellte, einerseits den obbezeichneten (nach dem König Franz benannten) Canal zu errichten, andererseits aber den Kulpafluss schiffbar zu machen, womit sie dem zur Adria strebenden Verkehre den Weg zu ebnen hoffte. Der Ferenczcanal wurde mit dem am 24. September 1794 gewährten Privilegium von 1795 bis 1801 bei einem Kostenaufwande von 4 Millionen Gulden fertiggestellt und im Jahre 1802 der Öffentlichkeit übergeben.

Der Ferenczcanal zweigte bei Tisza-Földvár aus der Tisza ab und mündete bei Monostorszeg in die Donau, er kürzte dergestalt um 50 Meilen den Weg der von der Tisza in die Donau fahrenden Schiffe ab. Der Canal gieng im Jahre 1842 in das Eigenthum des Ärars über, und zu Anfang der Fünfzigerjahre wurde die Donaumündung (mit der Beendigung der in den Jahren 1850 bis 1854 aus Beton erbauten Franz Josefsschleuse) unterhalb Bezdán gegenüber von Kis-Kőszeg (Battina) verlegt.

Der Ferenczcanal, welcher sich zu immer größerer Wichtigkeit hob, dem ökonomischen Leben des Alföld unschätzbare Dienste leistete und ein wesentlicher Factor der wirtschaftlichen Entwicklung des Bácser Comitates ward, versandete jedoch stets mehr und mehr, überdies hatte er zuwenig Wasser für die Schiffahrt, so dass man sich schon zu Ende der Sechzigerjahre mit der Erweiterung des Canales zu befassen begann. Dieses Streben wurde indes erst realisiert, als die von dem aus Ungarn stammenden italienischen Generale Stephan Türr gegründete Actiengesellschaft durch den G.-A. XXXIV:1870 und durch den G.-A. XVII:1873 die Concession empfieng, einerseits den Ferenczcanal zu erweitern, andererseits den alten Canal von Baja bis Bezdán mit Wasser zu versehen und einen der Schiffahrt dienenden, aus dem Ferenczcanale bei Sztapár abzweigenden und bis Ujvidék in die Donau führenden Bewässerungs- und Schiffahrtscanal zu bauen und in Betrieb zu erhalten. Alle Arbeiten wurden mit einem Aufwande von 10,045.000 Gulden (zu welchen das Ärar zwei Fünftel beitrug) im Jahre 1875 fertiggestellt und die drei Canäle noch im selben Jahre eröffnet. In die durch den sogenannten Borjaser Durchschnitt des Ferenczcanales bei Tisza-Földvár von dem Tiszaflusse abgeschnittene Krümmung mündete eine provisorische Schleuse, und da infolge der natürlichen Versandung des Tiszabettes deren Verlegung sich als nothwendig erwies, wurde die Tiszaausmündung des Canales in den Jahren 1895 bis 1898 vom Staate mit $1^1/_2$ Millionen Gulden Kosten (Bau des Földvár-Becseer Canales und der großartigen Ó-Becseer Doppelschleuse, eines geräumigen und sicheren Winterhafens und eines Verladequais) unterhalb Ó-Becse verlegt und hiermit die Verkehrsbedeutung des Canals merklich gesteigert.

Der Ferenczcanal verbindet, bei Bezdán einzweigend und bei Ó-Becse ausmündend, die Donau mit der Tisza, seine Länge beträgt 12·3 *km*. In seinem Laufe berührt er die Städte und Gemeinden Bezdán, Monostorszeg, Zombor, Kis-Sztapár, Ó- und Uj-Szivácz, Cservenka, Kula, Ó- und Uj-Verbász, Szt.-Tamás, Turia und Ó-Becse.

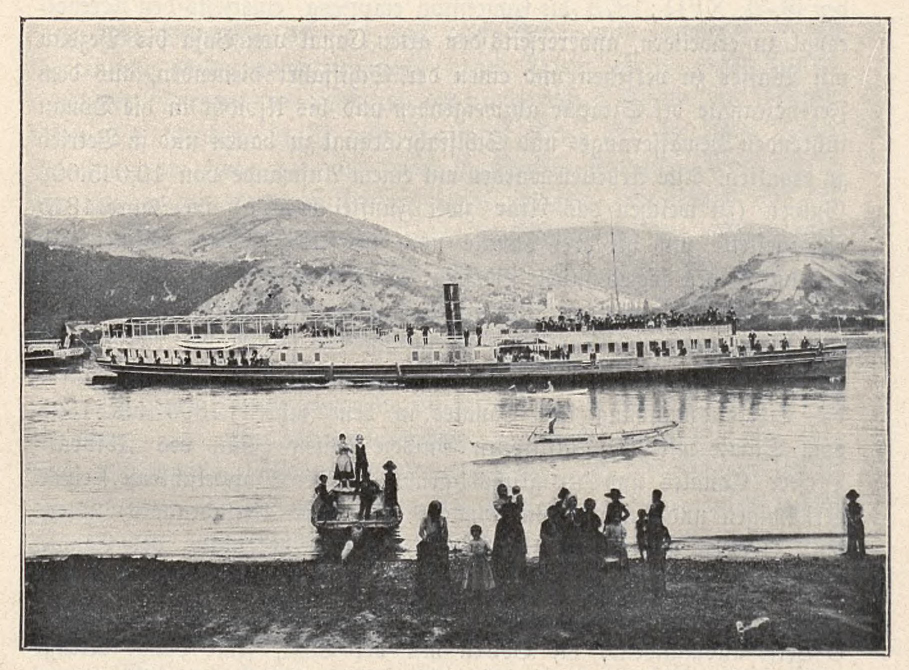
Der Nährcanal beginnt in nächster Nähe der kön. Freistadt Baja und mündet — unter theilweiser Benützung der Sugovicza-Baracskaer Donauarme und nach Berührung der Gemeinden Báth-Monostor, Baracska, Dantova, Szántova, Béregh und Kolluth — bei Bezdán in den alten Ferenczcanal. Seine Länge beträgt 47·3 *km*.

Der Kis-Sztapár—Ujvidéker sogenannte Franz Josefs-Bewässerungs- und Schiffahrtscanal, bei dessen Baue Seine Majestät der

König im Monate Mai 1872 den ersten Spatenstich machte, geht von der Kis-Sztapárer Station des alten Ferenczcanales aus; in seinem Laufe berührt er die Gemeinden Veprovácz, Bács-Keresztur, Torzsa, Kulpin, Petrovácz und Piros und mündet unmittelbar unterhalb der kön. Freistadt Ujvidék in die Donau. Seine Länge beträgt 68·3 *km*.

Der Begacanal.

Lange vor dem Zustandekommen des Ferenczcanales, noch zur Zeit der Regierung König Karls III. begann der Militär- und Civil-



Der Dampfer „Iris".

gouverneur des Temeser Banates die Schiffbarmachung des Begaflusses, und nachdem er vorher den Theil ober Temesvár zum Holzschwemmen hergerichtet hatte, ließ er von Temesvár bis Klek den Begacanal graben und machte denselben bis zur Tisza schiffbar. Auf dem Begacanale verkehren von Facset bis Temesvár nur Flöße, von hier abwärts bis Nagy-Becskerek und von dort im alten Begabette bis Titel, wo die Bega sich in die Tisza ergießt, kleinere Schiffe und eigens zu dem Zwecke construierte, seichtgehende Dampfer mit Holzrädern. Der Canal ist Eigenthum des Staates und befindet sich auch in staat-

licher Verwaltung, die Schiffahrt auf ihm ist gebürenfrei. Der Begacanal entspricht in seinem heutigen Zustande durchaus nicht und zwar sowohl wegen seiner ungünstigen Richtung, als wegen seiner ungenügenden Wassermenge. Es wäre daher nothwendig, denselben so zu regeln, dass nebst der Sicherung der erforderlichen Wassertiefe die Communication seiner Ausmündung in die Tisza mit dem Ferenczcanale erreicht würde, worauf schon im Jahre 1843 der Bericht des von dem 1840er Reichstage entsandten „Districtsausschusses für Handels- und damit in Verbindung stehende Angelegenheiten" hinzielte, und was zu Anfang der Siebzigerjahre gelegentlich der Umgestaltung des Ferenczcanales auch die Regierung in Aussicht stellte. Der Begacanal wäre dann der geeignetste Umsatzweg für die Massenwaren der von ihm durchschnittenen fruchtbaren Gegend, er würde diese Gegend direct und vortheilhaft mit dem sich gegen Westen abwickelnden Schiffahrtsverkehre verknüpfen und so, die Handelsbedeutung der Städte Temesvár und Nagy-Becskerek hebend, zum wirtschaftlichen Aufschwunge des ganzen Gebietes beitragen.

Bestrebungen zur Errichtung von Schiffahrtscanälen.

Der Handelsverkehr Ungarns hat zwei Hauptknotenpunkte. Der eine ist Budapest, der andere Fiume. Nach Budapest gravitiert der ganze Binnenhandel des Landes, ja selbst der auf der Donau sich nach dem Westen lenkende Exportverkehr, während sich der Exporthandel gegen das Adriatische Meer oder gegen Fiume richtet.

So ist es jetzt, und so war es schon zu Anfang des 19. Jahrhunderts. Dies ist der Grund davon, dass besonders zur Zeit, als es noch keine Eisenbahnen gab und der Massenwarenverkehr ausschließlich auf den Wasserweg angewiesen war, sich sehr viele mit der Idee befassten, nach jenen beiden Richtungen die Flüsse durch schiffbare Canäle zu verbinden und hierdurch die sich gegen Budapest und Fiume wendenden Verkehrsadern abzukürzen. Dieses Bestreben führte seinerzeit zur Gründung des Ferenczcanales, welcher unzweifelhaft dem Handel große Dienste leistete. Der Ferenczcanal verbindet jedoch die Tisza mit der Donau so tief unten, dass die durch den Canal erreichbare Wegabkürzung angesichts der heutigen Entwicklung der Dampfschiffahrt bei von der Tisza nach Budapest und von dort eventuell weiter gehenden Wassertransporten keinen wesentlichen Vortheil mehr zu bieten vermag und so die gegenwärtige Bedeutung desselben sich auf den Innenverkehr beschränkt. Der Ferenczcanal wäre nur dann berufen, im

Transitoverkehre eine Rolle zu spielen, wenn seine seit langem und so häufig in Aussicht genommene Verbindung mit dem Begacanale endlich verwirklicht werden würde.

Mit Eintritt der constitutionellen Ära tauchten rücksichtlich der Schiffahrtscanäle die seit dem 18. Jahrhundert oft und in verschiedenem Sinne ventilierten Ideen wieder auf, und die Legislative ermächtigte durch den G.-A. XIII:1867 die Regierung, zum Zwecke der Erbauung von Eisenbahnen und Canälen ein Anlehen von 60 Millionen Gulden in Silber zu negociieren. Das hatte aber bezüglich der Canäle nur die eine Folge, dass die Regierung den Plan des die Tisza mit der Donau verbindenden Canales ausarbeiten ließ, während der Canalbau selbst nicht mehr an die Reihe kam. Die Communicationsverhältnisse des Landes waren nämlich so zurückgeblieben, dass das Hauptgewicht auf den Bau von Eisenbahnen gelegt werden musste. Die Frage der Schiffahrtscanäle wurde demgemäß von den von Jahr zu Jahr größere Dimensionen aufweisenden Eisenbahnbauten gänzlich in den Hintergrund gedrängt. Die Eisenbahnbauten verschafften dem Handel des Landes einen geradezu unvergleichlichen Aufschwung, und unter der Einwirkung dieses Aufschwunges dehnte sich auch das Eisenbahnnetz von Jahr zu Jahr aus. Die Eisenbahnbauten nahmen vollständig die leitenden Männer des öffentlichen Communicationswesens und die Legislative sowie das Capital selbst dergestalt in Anspruch, dass die Angelegenheit der Schiffahrtscanäle bis ganz in die neuesten Zeiten hinein zu pausieren gezwungen war.

Heute jedoch, da unser Eisenbahnnetz bereits eine ziemliche Ausdehnung gewonnen, dem Handelsverkehre sozusagen neue Richtungen und unseren Producten neue Märkte erschlossen hat, erscheint es nothwendig, die Verkehrsmittel der Natur der zu transportierenden Waren anzupassen und unsere Rohproducte, welche in großen Massen, aber nur saisonweise in den Verkehr gelangen und einen verhältnismäßig geringeren Wert repräsentieren als die Industrieartikel, auf den möglichst billigen, also auf den Wasserweg zu verweisen. Hierdurch befreien wir einestheils die Eisenbahnen von den mit dem saisonweisen Massentransporte verbundenen verkehrstechnischen Schwierigkeiten, während wir anderentheils durch den viel billigeren Wassertransport unsere landwirtschaftlichen und Bergwerksproducte concurrenzfähiger machen.

Unter Berücksichtigung der Verkehrstendenzen wird es heute besonders nach zwei Richtungen gebieterische Pflicht, dass wir unsere

natürlichen Wasserstraßen auf künstlichem Wege, das heißt durch Schiffahrtscanäle ergänzen, respective vereinigen.

Erstens hätte bei Budapest die Verbindung der mittleren Tisza mit der Donau oder die Schaffung des Donau-Tiszacanales zu erfolgen, wodurch unseren landwirtschaftlichen Producten der billigste Weg nach dem Herzen des Landes und von hier nach dem Westen geöffnet würde; zweitens wäre im Interesse der Förderung unseres sich gegen Fiume richtenden Exporthandels die Verbindung der Donau mit der Száva durch den Vukovár-Samáczer Canal und in Fortsetzung desselben die Schiffbarmachung der Száva und Kulpa, eventuell sogar der Bosna zu bewerkstelligen.

Quais, Häfen, Winterhäfen.

Budapester Quais und Häfen.

Der natürliche Knotenpunkt des ungarischen Wasserverkehres ist Budapest, sowohl wegen seiner geographischen Lage, als infolge seiner commerziellen Bedeutung, hauptsächlich aber aus dem Grunde, weil die hiesigen Mühlen, welche bei vollem Betriebe jährlich 10 Millionen *q* Getreide vermahlen, den größten Consummarkt für die wirtschaftlichen Producte des Landes bilden. Doch selbst abgesehen von diesem localen Umstande, ist Budapest in jeder Hinsicht dazu berufen, das Centrum nicht nur des Binnenverkehres, sondern auch des von Westen nach Osten und von Osten nach Westen gehenden internationalen Handels zu werden und letzterem die Richtung zu geben. Diese Aufgabe kann indes Budapest heute überhaupt noch nicht erfüllen, weil die hierzu nothwendigen Institutionen fehlen. Mit der Entwicklung des Wasserverkehres entstanden zwar die Hauptstadt entlang verschiedene Quais, auf welchen sich derselbe abspielt, sie entsprechen jedoch den Anforderungen des modernen Handels absolut nicht.

Den ersten Quai hat die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft für eigene Rechnung im Jahre 1859 erbaut und zwar zu beiden Seiten des Pester Kettenbrückenkopfes in einer Länge von zusammen 285 *m* (150 Klafter), mit einer basteiartigen Mauer umgeben, mit offenen und gedeckten Magazinen, Dienstgebäuden, welche Bauten die Gesellschaft 3 Millionen Kronen kosteten. Das Eigenthumsrecht daran ist im Jahre 1895 an die Hauptstadt übergegangen, seitdem pachtet die Gesellschaft die Baulichkeiten von der Hauptstadt. Diesen Uferbau hat die Hauptstadt nach aufwärts bis zur Zoltángasse in einer

Länge von 355 m fortgesetzt, dann in den Jahren 1864 bis 1867 nach abwärts bis zur griechischen Kirche in einer Länge von 680 m.

Die Quais wurden etagenweise erbaut; ihr unterer Theil, welcher zur Verladung der Schiffe dient, ist 5·7 m hoch über dem niedrigsten (Null-) Wasserstand der Donau und 26·5 m breit, während der obere 8·53 m über Null steht und gleichsam als Bollwerk gegen das Hochwasser der Donau fungiert.

Als im Jahre 1867 die ungarische Regierung die Leitung der Staatsgeschäfte antrat, nahm sie sofort die Regulierung des Budapester Donauabschnittes in ihr Programm auf, und die Gesetzgebung hat die Durchführung der Arbeiten auf Staatskosten mit dem G.-A. X: 1870 bewilligt.

Die Regulierung hatte den doppelten Zweck, einerseits Unregelmäßigkeiten des Strombettes und des Wasserabflusses zu beheben und hierdurch die Hauptstadt gegen Hochwassergefahr zu schützen, andererseits den Bau von Quais und Landungsplätzen zu ermöglichen, welche den Bedürfnissen des Schiffsverkehres genügen.

Auf Grund dieses Gesetzartikels entstand der 97.200 m^2 umfassende Landungsplatz, und es wurde aufwärts von der Zoltángasse bis zur Margitbrücke ein zweiter 1120 m, auf der Ofner Seite abwärts ein dritter 2860 m langer Quai geschaffen.

Zur Ergänzung derselben erbaute die Hauptstadt in den Jahren 1873 bis 1880 den 760 m langen, mit Treppen versehenen Quai, dann vor dem Zollhaus den 380 m langen etagenförmigen Quai; weiters wurde zu Anfang der Achtzigerjahre der 750 m lange Quai vor den Lagerhäusern und dem Elevator gebaut, fortsetzungsweise der vor dem Lastenbahnhofe befindliche 1275 m lange Quai und am Schlusse des Jahres 1898 der vom Rudasbad bis zur Franz Josefsbrücke reichende 680 m lange Quai.

Die Gesammtlänge der längs der Hauptstadt errichteten Quais beträgt also 9145 m, wovon auf das linke Ufer 5605, auf das rechte Ufer 3540 m entfallen.

In Verbindung mit den Quais hat die Hauptstadt zu Anfang der Achtzigerjahre unterhalb des Zollhauses die Lagerhäuser und einen Elevator angelegt, welche nebst dem Lastenbahnhofe der ungarischen Staatseisenbahn am Donauufer berufen sind, dem Eisenbahn- wie dem Wasserverkehr zu dienen und zwischen beiden die nothwendige Relation herzustellen.

Die Lagerhäuser wurden in den Jahren 1879 bis 1881 erbaut; es sind vier große stockhohe Magazine mit Keller, vollkommen fest

und aus feuersicherem Material, deren Länge je 101·2 *m* und deren Breite je 15·2 *m* beträgt. Dieselben besitzen hydraulische Hebemaschinen, und können darin 120.000 *q* eingelagert werden. Außerdem wurden mehrere Hohlmagazine mit einer Fassungsfähigkeit von 400.000 *q* erbaut. Zwischen den Lagerhäusern und dem Donauuferbahnhofe steht der 90 *m* lange, 35 *m* breite und 50 *m* hohe mächtige Getreideelevator, welcher imstande ist, 250.000 *q* Getreide alla rinfusa aufzunehmen; er ist mit Maschinen sowohl zur Hebung des Getreides, als auch zur Manipulation und Räuterung desselben versehen. Aus den Schiffen heben die Schalen der von drei Maschinen betriebenen Paternoster stündlich 650 *q* Getreide in die Höhe. Die vier Lagerhäuser kamen auf 1,040.000 fl., der Elevator auf 2,540.000 fl. und das Manipulationsgebäude auf 143.000 fl. zu stehen. Mit dem Ersatz des Capitales als Pachtschilling nahm die Ungarische Escompte- und Wechslerbank die ganze Anlage auf 60 Jahre in Pacht und steigerte durch die Errichtung von weiteren Holzgebäuden die Receptionsfähigkeit der Anlage auf nahezu eine Million Metercentner. Mit dieser ihrer Unternehmung legte die Escomptebank den Grundstein zu einer im größeren Stile gehaltenen Lagerhausinstitution, deren Fortentwicklung eng mit dem Aufblühen des ungarischen Handelsverkehres zusammenhängt.

Der Schiffahrtsverkehr kann jedoch nur einen Theil der Budapester Quais benützen. Der Handelsverkehr concentriert sich nämlich vollständig in den Stadttheilen des linken Donauufers (im alten Pest), so dass die Schiffe natürlich bloß dieses Ufer zur Beladung anlaufen. Auf der Pester Seite zu beiden Seiten der Kettenbrücke wickelt die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft ihren Stückgüterverkehr ab. Demzufolge herrscht hier der lebhafteste Verkehr. Abwärts davon befindet sich der von der Ungarischen Fluss- und Schiffahrtsactiengesellschaft gepachtete Ufertheil mit entsprechenden Magazinen, und dort befindet sich auch die Station der Budapest—Visegráder Schiffahrten, während sich die Wiener und Zimonyer Schiffestation der Donaudampfschifffahrtsgesellschaft etwas weiter unten auf dem Petőfiplatze befindet. Den Rest des Quais benützen die kleineren Schiffahrtsunternehmungen, und bis hinunter zur Franz Josefsbrücke erfolgt die Ausladung der Getreideschiffe, indes leider nur mit Händearbeit. Ebenfalls hier — zwischen der Kettenbrücke und Franz Josefsbrücke — sind die Überfuhr- und Localverkehrsstationen der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft und des Budapester Propellerüberfuhrunternehmens untergebracht. Unter-

halb der Franz Josefsbrücke dagegen vor dem Zollamte gewahren wir den Ausladeplatz der Lebensmittel befördernden Plätten, und von ihm abwärts dehnt sich der hohe Quai vor den Lagerhäusern, dem Elevator und dem Donauuferbahnhofe aus, welcher ausschließlich dem Gebrauch dieser Verkehrsinstitutionen dient.

Bei dem in riesenhaftem Maßstabe zunehmenden Wasserverkehre Budapests haben die Kaufleute schon gegen Ende der Achtzigerjahre über die Unzulänglichkeit der Quais und über das langwierige und theuere Aus- und Einladen, welches man nur mit Handarbeit bewerkstelligen konnte, zu klagen begonnen. Diese Klage wurde seitdem erneuert, und die gesunde Entwicklung des Budapester Getreidehandels ist thatsächlich gelähmt, weil weder entsprechende Quais, noch die erforderlichen Verladungsgeräthe, noch hinreichende Magazine zur Verfügung stehen. Die Abwicklung des Budapester Getreidehandels (und zwar sowohl beim Eisenbahn-, als auch beim Wassertransport) ist selbst heute auf die primitivsten Mittel angewiesen.

Demzufolge hat der Handelsminister beschlossen, den Bau eines geräumigen Handels- und Gewerbehafens in Angriff zu nehmen, welcher, mit der Eisenbahn in engen Zusammenhang gebracht, die harmonische Schaffung aller jener Handelsinstitutionen ermöglichen soll, welche erkoren sein werden, Budapest zu einem Weltmarkt emporzuheben.

Da der Knotenpunkt des ungarischen Schiffahrtsverkehres Budapest ist, musste dafür gesorgt werden, dass die hier zusammenkommenden Schiffe allerlei Art über den Winter eine sichere Zufluchtsstätte finden.

Die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft war schon in den ersten Jahren ihrer Gründung bedacht, in Budapest einen entsprechenden Winterhafen zu errichten, und zu dem Behufe erwarb sie im Jahre 1835 den Ó-Budaer Donauarm sammt der dortigen Insel, auf welchem Territorium sie gleichzeitig für ihre eigenen Zwecke eine großartige Schiffswerfte anlegte. Dieser Winterhafen besteht aus zwei Theilen und zwar aus dem sogenannten todten Arme, welcher 8·4 *ha*, und aus dem lebenden Arme, welcher 26·6 *ha* Umfang hat, so dass das Ganze sich auf 35 *ha* erstreckt und 450 verschiedenen Schiffen Raum zum Überwintern bietet. Er ist jedoch ausschließlich den eigenen Schiffen der Gesellschaft als Winterzufluchtsort bestimmt.

Mit ihm fast von gleicher Ausdehnung ist der zur Verfügung der allgemeinen Schiffahrt stehende, im Jahre 1859 geschaffene Uj-Pester Winterhafen, welcher, Eigenthum des ungarischen Ärars, ein 2160 *m* langes, in seiner Mitte 150 *m* breites Becken darstellt und

an seinem oberen Ende mittelst einer Schleuse von der Donau abgesperrt wird. Die Tiefe seines Wassers beträgt 2 *m* unter dem Null-Wasserspiegel der Donau. Er besitzt ein Flächenmaß von 34 *ha*, und können in ihm circa 800 Schiffe überwintern.

In neuester Zeit hat die Regierung unterhalb der Eisenbahnverbindungsbrücke auf dem durch die Donauregulierung gewonnenen rechtsufrigen Terrain einen kleineren Winterhafen für 60 bis 70 Schiffe eröffnet. Für den Fall aber, dass der geplante Handels- und Industriehafen errichtet werden sollte, wird natürlich dieser in erster Linie den Schiffen als Winterhafen dienen.

Der Pozsonyer Hafen.

Die Station Pozsony (Pressburg) ist vermöge ihrer natürlichen Lage als Grenzstation des sich gegen Westen richtenden Exportverkehres dazu berufen, ein besonderer Umladeplatz des Eisenbahn- und Schifffahrtsverkehres zu sein. Die aus Oberungarn und einem großen Theile der transdanubischen Gegenden nach den am oberen Donaulaufe gelegenen Ländern gehenden Lieferungen können nämlich, in Pozsony von der Eisenbahn auf das Schiff verladen, die Vortheile des billigeren Wassertransportes ausnützen, wodurch die Concurrenzfähigkeit der zum Exporte gelangenden ungarischen Producte gesteigert wird.

Sollte nun der Schiffahrts- und Umladeverkehr der Stadt Pozsony namhaftere Dimensionen annehmen, dann wird sich jener Hafen sehr zweckmäßig erweisen, welchen die Regierung dort vorläufig nur als Winterhafen für die Schiffe errichtete, welcher jedoch leicht zu einem Handelshafen ausgestaltet, den Bedürfnissen entsprechend mit Magazinen u. s. w. versehen und außerdem zu einem Industriehafen erweitert werden kann.

Der Hafen besteht aus zwei am unteren Ende der Stadt aus der Donau einzweigenden Becken, welche ein 45 *m* breiter und 6 *m* (über dem Null-Wasser) hoher Molo scheidet, auf den behufs Ein- und Ausladung der Güter Schienengeleise gelegt werden sollen. Die beiden Becken sind von den höchsten Wasserstand überragenden Dämmen umgeben und innerhalb derselben mit gehörig breiten, 6 *m* über dem Null-Wasser hohen Verladequais adjustiert, auf welchen Magazine, Elevatoren u. s. w. erbaut werden können. Ein 72 *m* breiter Molo trennt den Hafen von der Donau, der durch einen sich in seiner Mitte hinziehenden Wasserschutzdamm in zwei Theile zerfällt, so dass im Laufe desselben die Schiffe sowohl auf der freien Donau, als auch

im Hafen zu laden vermögen. Am Ende dieses Sperrmolos ist eine sich über das Hochwasser erhebende 80 *m* breite Hochebene zur Unterbringung der erforderlichen Manipulationsgebäude bestimmt. Die Hafenbecken haben eine Tiefe von 2·5 *m* unter Null und eine Gesammtausdehnung von 20 *ha*, so dass 25 Dampfschiffe und 200 Schleppschiffe darin Raum zum Überwintern finden. Zum Zwecke der Speisung des Hafens mit fließendem Wasser ist am oberen Ende des Beckens ein Röhrendurchlass angebracht. Die Einrichtung des Hafens nur als Winterasyl beanspruchte die runde Summe von 1,000.000 fl.

Die Orsovaer Umladestation.

Infolge der Regulierung des Eisernen Thores und der übrigen Katarakte, der damit zu erwartenden lebhafteren Schiffahrt auf der unteren Donau, namentlich aber infolge des zwischen den Staatsbahnen und der Schiffahrt Ungarns bestehenden Zusammenhanges erscheint Orsova ausersehen, im Orientverkehre als Umladestation eine wichtige Rolle zu spielen. Daher wurde dort in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes in der Länge von 700 *m* mit 820.000 fl. Kosten eine Quaimauer aufgeführt und hinter ihr ein Terrain von so großer Ausdehnung im Niveau des Hochwassers aufgeschüttet, dass auf demselben im Nothfalle auch der Bahnhof untergebracht werden kann. An diesem Quai landen die Passager- und Frachtdampfer, so dass ein unmittelbares Umsteigen, respective Umladen von ihm auf die Bahn oder von der Bahn auf das Schiff ermöglicht wird.

Winterhäfen.

Den Schiffen stehen zur Zeit des Wintertreibeises wie auf der Donau, so auf den übrigen Flüssen außer den Budapester und Pozsonyer Häfen mehrere natürliche Häfen, respective Asyle zur Verfügung, welche durch Baggerung vertieft und stets in gutem Zustande gehalten werden. Unter diesen sind die größten und wichtigsten der an der Szávamündung errichtete sogenannte Zigeunerinsel-Winterhafen für 400 Schiffe sowie der Komáromer (Komorner) Winterhafen für 200 Schiffe.

Der gegenwärtige Stand der Schiffahrt.

Der Schiffahrtsverkehr und dementsprechend auch die sich auf der Donau und auf den Nebenflüssen derselben mit der Dampfschiff-

fahrt befassenden Unternehmungen zertheilen sich in drei Hauptgruppen und zwar:

I. Unternehmungen für Passagier- und Warentransport.

II. Sich mit der Überfuhr befassende Dampfschiffahrtsunternehmungen.

III. Bei Flussregulierungen und sonstigen Wasserbauten Hilfsdienste leistende Dampfschiffahrtsunternehmungen.

Über den Schiffsbestand dieser Dampfschiffahrtsunternehmungen bieten uns nebenstehende drei Tabellen detaillierte Aufklärungen.

Fassen wir den Schiffsbestand der in Ungarn protokollierten und sich mit Dampfschiffahrt beschäftigenden Firmen und Ämter zusammen, so finden wir, dass zu Ende des Jahres 1898 in Ungarn 37 Firmen Schiffahrt betrieben, und zwar betrieben 12 Firmen den Passagier- und Frachtentransport, 11 Firmen waren Überfuhrs- und 14 Firmen Stromregulierungs- und Wasserbautenunternehmungen, respective Ämter. Diese verfügten insgesammt über 2360 Stück Fahrzeuge mit zusammen 107.771 indicierten Pferdekräften und einer Gesammttragfähigkeit von 642.347 *t*.

Unter den Fahrzeugen befanden sich a) 341 Stück Dampfschiffe mit 104.226 indicierten Pferdekräften und zwar 236 Raddampfer mit 93.396 indicierten Pferdekräften, 83 Propeller mit 10.820 indicierten Pferdekräften; b) 1532 Stück Schleppschiffe mit einer Tragfähigkeit von zusammen 628.650 *t* und zwar 1209 eiserne Schleppschiffe mit 535.374 *t* und 323 hölzerne Schleppschiffe mit 93.276 *t* Tragfähigkeit; c) 345 Stück Hafenschiffe und zwar 279 mit eisernem und 66 mit hölzernem Schiffskörper; d) 168 Stück sonstige speciellen Zwecken dienende Fahrzeuge, von welchen 74 Dampfmaschinen mit zusammen 3525 indicierten Pferdekräften besitzen.

Die hier aufgezählten Fahrzeuge vertheilen sich unter die Eigenthümer aus den drei Gruppen laut den in den Tabellen enthaltenen Daten.

Zu diesen Fahrzeugen kommen noch die im Besitze einzelner befindlichen Holzschiffe; ihre 1000 übersteigende Anzahl mit einer Gesammttragfähigkeit von circa 300.000 *t* bildet einen bedeutenden Factor des ungarländischen Schiffahrtsverkehres und einen wesentlich ergänzenden Theil der Dampfschiffahrtsunternehmungen, deren Dampfschiffe auch zum Remorquieren jener Holzschiffe dienen.

(Schluss folgt.)

I. Schiffsstand der Ende 1898 in Ungarn protokollierten und sich

Der Unternehmung			Anzahl der Schiffe							
			Dampf=							
			für Passagiere				für Frachtentransport			
			Raddampfer		Propell.		Raddampfer		Propeller	
Firma	Sitz	Gründungsjahr	Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	indicierte Pferdekräfte	Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	indicierte Pferdekr.
Balatonsee=Dampfschiff.=A.=G. . .	Budapest	1888	1	300	3	345	—	—	—	—
Südd. Donau=Dampfschiff.=G. .	Budapest / München	1887	—	—	—	—	—	—	—	—
Josef Eggenhoffer	Budapest	1890	—	—	—	—	—	—	—	—
I. k. k. priv. Donau=D.-S.=Ges. .	Budapest / Wien	1830	61	23585	1	140	27 / 3317 t	12575	21 / 8050 t	3970
Franzens=Canal=Act.=Ges. . . .	Budapest	1879	—	—		—	—	—	—	—
Geiringer & Berger	Baja	1895	—	—	—	—	—	—	1 / 330 t	100
Gustav Guttentag	Budapest	1883	—	—	—	—	—	—	1 / 500 t	250
Gebr. Guttmann (J. Huber) . .	Pancsova	1877	—	—		—	—	—	—	—
Ung. Fluss- u. Seeschiff.=A.=G. .	Budapest	1895	15	6212		—	—	—	1 / 480 t	128
D. B. Nikolics II. Pancs. Pr.=G.	Pancsova	1890	—	—	—	—	—	—	1 / 510 t	200
I. Pancsovaer Propeller=Ges. . .	"	1873	—	—	—	—	—	—	1 / 510 t	200
Franz Roszmayer	Budapest	1872		—	—	—	—	—		—
	Zusammen . .		77	30097	4	485	27 / 3317 t	12575	28 / 10380 t	4848

II. Schiffsstand der Ende 1898 in Ungarn protokollierten und

Der Unternehmung			Anzahl der Schiffe							
			Dampf=							
			Passagierschiffe				Frachtschiffe			
			Raddampfer		Propell		Raddampfer		Propeller	
Firma	Sitz	Gründungsjahr	Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	indicierte Pferdekräfte	Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	indicierte Pferdekr.
Erzh. Domän. im Baranyaer Com.	Bellye	1885	—	—	1	28	—	—	—	—
Budap. Propell.=Überf.=Unternehm.	Budapest	1872	—	—	11	620	—	—	—	—
Gemeinde Duna=Szekcső	D.=Szekcső	1894	—	—	—	—	—	—	—	—
Esztergom. Loc.=Dampfschiff.=A.=G.	Esztergom	1885	—	—	1	15	—	—	—	—
Franzens=Canal=A.=G.	Budapest	1870	—	—	1	36	—	—	—	—
Medveer Ökonomenverein . . .	Medve	1878	—	—	1	—	—	—	—	—
Großgemeinde Mohács	Mohács	1888	—	—	1	80	—	—	—	—
Palánka=Illoker Dampffähr.=A.=G.	Palánka	1878	1	16	1	12	—	—	—	—
Pozson. Propell.=Unt. (H. Hörner)	Pozsony	1892	—	—	2	20	—	—	—	—
Váczer Local=Dampfschiff.=A.=G. .	Vácz	1894	—	—	—	—	—	—	—	—
Wolf & Trostler	Ujvidék	1895	—	—	4	205	—	—	—	—
	Zusammen . .		1	16	23	1056	—	—	—	—

mit Personen- und Frachtentransport befassenden Unternehmungen.

des Unternehmens																				
schiffe						Schleppschiffe						Hafenschiffe		Sonstige Schwimmwerke mit Maschinen		Zusammen		
Remorqueure				Zusamm.		aus Eisen		aus Holz		Zusammen		aus Holz	aus Eisen					
Raddampf		Propeller																
Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	Tragfähigkeit in t	Stück	Tragfähigk. in t	Stück	Tragfähigkeit in t	Stück	Stück	Stück	indicierte Pferdekräfte	Stück	indicierte Pferdekr.	Tragfähigkeit in t
—	—	—	—	4	645	—	—	4	215	5	215	—	—	—	—	8	645	215
8	3310	1	120	9	3430	47	28639	30	11236	77	39870	—	—	—	—	86	3430	39870
5	1780	2	300	7	2080	14	5677	22	8390	36	14067	—		—	—	43	2080	14067
77	35444	2	167	189	74881	867	375183	—	—	867	375183	211	10	16	296	1293	75177	386550
3	948	1	260	4	1208	7	3350	3	1012	10	4362	—	—	—	—	14	1208	4362
—	—	—	—	1	100	—	—	15	4210	15	4210	—	—	—	—	16	100	4540
1	720	3	800	5	1770	12	8032	29	10629	41	18661	—	—	—	—	46	1770	19161
1	394	—	—	1	394	10	2210	10	1695	20	3905	—	—	—	—	21	394	3905
21	5630	6	1568	43	13528	231	104894	31	13223	262	118117	67	15	—	—	387	13528	118597
—	—	—	—	1	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	200	510
—	—	—	—	1	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	200	510
2	480	—	—	2	480	—	—	21	8520	21	8520	—	—	—	—	23	480	8520
118	47696	15	3215	267	98916	1188	527980	165	59130	1353	587110	278	25	16	296	1939	99212	600807

sich mit der Fährenüberfuhr befassenden Unternehmungen.

des Unternehmens																				
schiffe						Schleppschiffe						Hafensch.		Sonstige Schwimmwerke				Zusammen		
Remorqueure				Zusammen		aus Eisen		aus Holz		Zusammen		aus Eisen	aus Holz	mit Maschinen		ohne Maschin.	Zusammen			
Raddampfer		Propell																		
Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	Tragfähigk. in t	Stück	Tragfähigk. in t	Stück	Stück	Stück	indicierte Pferdekräfte	Stück	Stück	Stück	indicierte Pferdekr.	Tragfähigk. in t
—	—	—	—	1	28	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	3	22	—
1	64	—	—	12	744	—	—	—	—	—	—	1	14	1	—	—	1	28	744	—
—	—	1	40	1	40	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	4	4	7	40	—
—	—	—	—	1	15	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	31	15	—
—	—	-	-	1	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	36	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10	—	1	1	10	—
—	—	—	—	1	80	—	—	—	—	—	—	—	—	-	—	—	1	1	80	—
—	—	—	—	2	28	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	2	2	8	28	—
—	—	—	—	2	20	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	4	20	—
—	—	2	110	2	110	—	—	—	—	-	—	—	—	—	—	—	—	1	80	—
—	—	—	—	4	205	-	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	10	250	—
1	64	3	150	27	1306	—	—	—	—	—	—	1	31	2	10	6	9	95	1325	—

III. Schiffsstand der Ende 1898 in Ungarn bestandenen und Dampfschiffahrtsconcession besitzenden Regulierungs- und Bauunternehmungsämter.

Der Unternehmung			Anzahl der Schiffe des Unternehmens																				
			Dampfschiffe								Schleppschiffe						Hafenschiffe	Sonstige Schwimmw.				Zusammen		
			Passagier-Raddampfer		Remorqueure Raddampf.		Remorqueure Propeller		Zusammen		aus Eisen		aus Holz		Zusammen		aus Holz	mit Maschinen		ohne Maschin.	Zusammen			
Firma	Sitz	Gründungsjahr	Stück	indicierte Pferdekräfte	Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	Tragfähigk. in t	Stück	Tragfähigk. in t	Stück	Tragfähigk. in t	Stück	Stück	indicierte Pferdekr.	Stück	Stück	Stück	indicierte Pferdekr.	Tragfähigk. in t
Untere Donau u. Eis. Thor-Reg.-Unternehm.	Orsova	1891	—	—	2	1000	1	36	3	1036	—	—	57	6944	57	6944	4	20	684	—	20	84	1720	6954
Kön. ung. Bauleit. d. unt. Donau u. Eis. Thor-Reg.	"	1890	1	160	—	—	—	—	1	160	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	160	—
Bau-Unternehm. der Budapest-Esztergom. Local-Eisenbahn	Budapest	1895	—	—	—	—	1	28	1	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	28	—
Salezian Cathry & Sohn	"	1889	—	—	—	—	2	38	2	38	—	—	7	500	7	500	—	2	60	—	2	11	88	500
Danubius-Schiffswerfte	"	1897	—	—	—	—	1	200	1	200	10	6670	—	—	10	6670	—	—	—	—	—	11	200	6670
Siegmund Dénes	"	1894	—	—	1	300	—	—	1	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	300	—
Bau-Unternehm. des Dévény-Radványer Donauabschnitt.	"	1887	—	—	2	500	3	220	5	720	2	600	75	26500	77	27100	2	8	430	—	8	92	1150	27100
Johann Feigl	"	1895	—	—	—	—	1	72	1	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	5	32	—
Anton Fleischmann	"	1894	—	—	1	200	1	40	2	240	—	—	—	—	—	—	—	2	50	13	15	17	290	—
G. Gregersen & Söhne	"	1891	—	—	—	—	1	24	1	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	24	—
Guttmann & Frank	Ujvidék	1898	—	—	1	300	—	—	1	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	600	—
Ungarische Bau-Act.-Ges.	Budapest	1890	—	—	3	268	1	48	4	316	9	124	19	202	28	326	2	6	780	—	6	40	1096	326
Simon Rosenfeld	"	1892	—	—	—	—	1	100	1	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	100	—
Kön. ung. Staats-Baggereileitung auf der Tisza	Szeged	1890	—	—	1	220	5	280	6	509	—	—	—	—	—	—	—	8	1275	71	79	85	1715	—
Zusammen			1	160	11	2788	18	1086	30	4043	21	7394	158	34146	179	41540	9	46	3279	88	134	352	7503	41550

Zur Geschichte des Schulwesens in Görz und Gradisca.

Von **Anton Ritter Klodič von Sabladoski.**

Triest.

(Fortsetzung.)

Görz-Gradisca.

Wie sich das Schulwesen in den einzelnen Theilen des Gebietes Görz-Gradisca entwickelte, läſst sich nicht mit Sicherheit verfolgen. Nur so viel konnte erhoben werden, daſs schon zwischen 1560 bis 1580 die Adeligen in Cormons einen Geistlichen als Lehrer ihrer Kinder aufnahmen, daſs er und seine Nachfolger theils von der Gemeinde, theils von den Beiträgen der Eltern der Schüler erhalten wurden, daſs Dr. utriusque juris Andreas Locatelli mit dem Testamente vom 14. April 1701 sein Vermögen den Dominicanern von Farra gegen die Verpflichtung widmete, daſs sie die Jugend dieser Gegenden unterrichten und in allen Tugenden fördern. Für den Unterricht und die Erziehung der weiblichen Jugend sorgten die von der Frau Ursula de Grotta im Jahre 1726 gegründeten Orden der Schwestern der christlichen Liebe und Lehre (della carità e della dottrina cristiana), welche ihre Wirksamkeit bis zu der Auflösung des Ordens im Jahre 1814 fortsetzten. Auch steht fest, daſs die nach dem Muster der unter der Kaiserin Maria Theresia am 2. Januar 1771 in Wien eröffneten Normalschule zu Görz im Jahre 1774 eingerichtete gleichnamige Schule schon Ende 1775 in voller Thätigkeit war, daſs in Gradisca im Jahre 1777 an Stelle der im Jahre 1670 gegründeten Lateinschule eine deutsche Normalschule trat, daſs diese Schule infolge der Besetzung des Landes durch die Franzosen im Jahre 1807 aufgelöst und daſs nach Beendigung der französischen Kriege im Jahre 1816 daselbst eine vierclassige Hauptschule organisiert wurde, endlich daſs es zu Beginn des 19. Jahrhunderts im Gebiete Görz-Gradisca nur fünf Schulen gab, welche Zahl sich im ersten Viertel des Jahrhunderts auf 20 erhöhte und nach und nach langsam vermehrte. In ein schnelleres Tempo kam die Mehrung der Schulen erst in der zweiten, oben charakterisierten Periode.

Wir haben schon oben angedeutet, daſs durch das Reichsgesetz vom 25. Mai 1868, mit welchem grundsätzliche Bestimmungen über das Ver-

hältnis zwischen Schule und Kirche erlassen wurden, die politische Schulverfassung, welche die Schulaufsicht den bischöflichen Curien und dem Clerus einräumte, aufgehoben worden war. In Ausführung des gedachten Reichsgesetzes wurde für das Gebiet Görz-Gradisca das Schulaufsichtsgesetz vom 8. Februar 1869 promulgiert, das mit den Gesetzen vom 12. Januar 1870, in Betreff des § 32 mit dem Gesetze vom 19. September 1875 über die Vereinigung des Ortsschulrathes mit dem Bezirksschulrathe in den Städten mit eigenem Statute modificiert wurde.

Auf Grund dieses Landesschulgesetzes und der am 12. Juni 1869 erfolgten kaiserlichen Ernennung des fungierenden Landesschulinspectors und der Mitglieder, welche im Landesschulrathe Sitz und Stimme erhielten, constituierte sich der k. k. Landesschulrath für Görz und Gradisca am 1. Juli 1869 unter dem Vorsitze des damaligen Leiters der k. k. Bezirkshauptmannschaft von Görz, Statthaltereirathes Felix Freiherrn von Pino, des späteren k. k. Statthalters im Küstenlande und in Oberösterreich, zuletzt Handelsministers, und schritt seinerseits an die Constituierung der k. k. Bezirksschulräthe und letztere zur Constituierung der Ortsschulräthe, so dass mit Ende des Schuljahres, nachdem auch die Ernennung der weltlichen Bezirksschulinspectoren vollzogen war, der gesammte neue schulbehördliche Organismus in Function war[1]). In der ersten Zeit ihres Bestandes konnten die Landesschulbehörde und die Bezirksschulräthe keine besonders ausgiebige Wirksamkeit entfalten und mussten sich, da die nach dem Reichsgesetze vom 14. Mai 1869 der Landesgesetzgebung vorbehaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Schulen und über die Rechtsverhältnisse der Lehrer fehlten, auf das Studium der vorgefundenen Sachlage und die Förderung und Hebung des Lehrerbildungswesens, das nicht aufs beste bestellt war, beschränken.

Erst das Gesetz über die Rechtsverhältnisse des Lehrstandes vom 10. März 1870 und das Schulerrichtungsgesetz vom 6. Mai 1870 eröffneten die Möglichkeit einer durchgreifenden und schnelleren Reorganisation des Volksschulwesens.

---

[1]) Als Landesschulinspector fungierte der Berichterstatter, als Vertreter des Lehrstandes kam in den Landesschulrath der Director der k. k. Oberrealschule in Görz, Ferdinand Gatti, als Vertreter des Landesausschusses Dr. Deperis und Dr. Tonkli, als Vertreter der Geistlichkeit die Religionsprofessoren des Görzer Gymnasiums, Johann Pertout und Andreas Marušič. Zur Führung der Functionen eines administrativen Referenten wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hahn von Hahnenbeck bestimmt.

Mit dem erstangegebenen Gesetze wurde bestimmt, dass die Kosten für das Volksschulwesen, abgesehen von einem minimalen Beitrage des Normalschul- und Religionsfonds, nur von dem Bezirke zu bestreiten seien.

Nach § 59 des Reichsvolksschulgesetzes vom 14. Mai 1869 sollte überall, wo sich im Umkreise einer Meile nach einem fünfjährigen Durchschnitte mehr als 40 schulpflichtige Kinder befinden, eine Schule errichtet werden.

Die genaue Befolgung obiger Bestimmung legte den Bezirken eine nicht zu erschwingende Last auf. In Voraussicht dessen wurde in den § 66 des gedachten Gesetzes die weitere Bestimmung aufgenommen, dass, sobald die Mittel der Bezirke für die Bedürfnisse des Volksschulwesens nicht ausreichen, das Land für dieselben aufzukommen habe. Mit Rücksicht auf diesen Grundsatz wurde in den § 57 des Landesgesetzes vom 6. Mai 1870 die Bestimmung aufgenommen, es sei durch ein besonderes Gesetz festzustellen, ob und in welchem Maße der Landesfonds zu den Auslagen der Schulbezirke beizutragen habe.

Das besondere Gesetz kam aber durch volle 30 Jahre nicht zustande, was zur Folge hatte, dass der Landtag sämmtliche diesbezüglichen Subventionsgesuche unberücksichtigt ließ, dass bei weitem nicht alle jene Schulen errichtet werden konnten, welche nach § 59 des Reichsvolksschulgesetzes vom 14. Mai 1869 hätten errichtet werden sollen, und dass die Lehrer schlecht dotiert blieben.

Da, wie erwähnt, nach dem Gesetze vom 6. Mai 1870 die Dotierung der Lehrer aus dem Bezirksschulfonds erfolgt und jeder Bezirk für die Gesammtkosten seines Schulwesens aufzukommen hat, so stieß die Votierung des Gesetzes vom 16. October 1875, betreffend die Aufhebung des Schulgeldes, des Gesetzes vom 16. October 1875, womit die §§ 21, 22, 32, 34 und 37 des Gesetzes vom 10. März 1870 annuliert wurden, sowie des Gesetzes vom 4. März 1879, betreffend einige Abänderungen des Landesgesetzes vom 10. März 1870, und vom 15. October 1896, mit welchem die Gehaltbezüge der Lehrer in drei Classen, nämlich zu 600, 500 und 400 Gulden getheilt wurden, im Landtage auf keine Schwierigkeiten. Desgleichen gelang die Durchbringung der Gesetze a) vom 28. Februar 1873, betreffend die Beitragsleistung der aus einem anderen Lande des Reiches übertretenden Lehrer der öffentlichen Volksschulen zur Pensionscasse der gefürsteten Grafschaft Görz-Gradisca; b) vom 28. Februar 1890, mit welchem auf Grund des Gesetzes vom 17. Juni 1888, R.-G.-Bl. Nr. 99,

Bestimmungen über die Entlohnung des Religionsunterrichtes an den öffentlichen Volksschulen getroffen wurden; c) vom 13. März 1870, betreffend die Regelung der Personal- und Diensteverhältnisse der der bewaffneten Macht angehörigen Lehrpersonen an öffentlichen Volksschulen in Bezug auf die Verpflichtung derselben zur activen Dienstleistung im stehenden Heere, in der Kriegsmarine, in der Landwehr und im Landsturme. Dagegen bildete die Frage der Schaffung eines Landesschulfonds und die Frage der Beitragsleistung des Landesfonds zu den Bezirksschulfonds ein Streitobject zwischen den Abgeordneten slovenischer und italienischer Nationalität, welches den Landtag in den letzten Jahren zu keiner ersprießlichen Wirksamkeit kommen ließ. Erst unter dem 6. October 1900 wurde das Gesetz veröffentlicht, mit welchem der Beitrag des Landesfonds zu den Bezirksschulfonds fixiert wurde. Gleichzeitig erfolgte die Veröffentlichung des Gesetzes, mit welchem die Bestimmungen der §§ 2, 5 und 6 des gedachten Gesetzes vom 15. October 1896 dahin abgeändert wurden, dass die Gehalte der Bürgerschullehrer 1600, der Lehrer der I. Classe 1400, jener der II. 1200, jener der III. 1000 Kronen jährlich zu betragen haben.

Nachdem der Landesschulrath constituiert worden war, bildete seine nächste Sorge die Förderung des Lehrerbildungswesens und das Studium der in den einzelnen Bezirken bestehenden Schulverhältnisse, um auf Grund der gewonnenen Kenntnisse den Hebel zu Verbesserungen auf dem Gebiete des Volksschulwesens ansetzen zu können.

Das Lehrerbildungswesen.

In Görz wurde, wie wir schon oben angedeutet haben, im Jahre 1774, also unter der Kaiserin Maria Theresia eine Normalschule gegründet. Welche Wandlungen die Präparandencurse, deren Dauer nacheinander auf drei Monate (1815 bis 1822), sechs Monate (1823 bis 1848), ein Jahr (1848 bis 1849) und zwei Jahre (1850 bis 1870) sich erstreckte, durchmachten, haben wir bereits angegeben. Im Jahre 1870 wurde zufolge Ministerialerlasses vom 14. October 1870, Zahl 10.137, über Antrag des k. k. Landesschulrathes die Görzer Lehrerbildungsanstalt in zwei Sectionen, in eine italienisch-deutsche und eine slovenisch-deutsche, getheilt, und es wurde angeordnet, dass dieselbe auf drei Jahrgänge zu erweitern sei. Im Schuljahre 1870/71 wurden der erste und der zweite Jahrgang beider Sectionen zugleich eröffnet, und im Schuljahre 1871/72 kam der dritte Jahrgang hinzu, womit in diesem und den folgenden zwei Jahren die Bildung

der Zöglinge abschloss. Erst im Schuljahre 1874/75 wurde die Anstalt um den vierten Jahrgang erweitert. Die Zahl der Zöglinge war stets eine geringe. Im Decennium von 1864 bis 1873 (inclusive) bezifferte sich dieselbe durchschnittlich auf 27·5 und im Jahre 1874 auf 31 und zwar

a) in der slovenisch-deutschen Abtheilung:

I. Jahrgang	6 ordentliche,	4 außerordentliche,	zus. =	10 Zöglinge[1]
II. "	6 "	— "	" =	6 "
III. "	6 "	— "	" =	6 "
			Zus. =	22 Zöglinge

b) in der italienisch-deutschen Abtheilung:

I. Jahrgang	— ordentliche,	— außerordentliche,	zus. =	— Zöglinge
II. "	4 "	2 "	" =	6 "
III. "	3 "	— "	" =	3 "
			Zus. =	9 Zöglinge

Die Anstalt zählte sonach in beiden Sectionen und in allen Jahrgängen zusammen nur 31 Zöglinge. Die Zöglinge, welche den dritten und bis dahin letzten Jahrgang zurückgelegt hatten, mussten im Jahre 1874/75 gemäß der Bestimmung des § 28 des Reichsvolksschulgesetzes vom 14. Mai 1869 den vierten Jahrgang durchmachen.

Das so ausgestaltete Institut hatte indes kurzen Bestand, denn schon mit Beginn des nächsten Schuljahres wurden, da die bedeutenden Erhaltungskosten der Anstalt durch die Zahl der Zöglinge nicht gerechtfertigt erschienen, letztere zufolge Erlasses des k. k. Ministeriums für Cultus und Unterricht vom 10. Juli 1875, Zahl 7252, an die neu organisierte k. k. küstenländische Lehrerbildungsanstalt in Capodistria, an welcher drei Sectionen, eine slovenisch-deutsche, eine croatisch-deutsche und eine italienisch-deutsche, eingerichtet wurden, gewiesen.

Eine staatliche Lehrerinnenbildungsanstalt bestand in Görz nicht. Wohl gab es in dem dortigen Ursulinenkloster auch ein Präparandium mit italienischer Unterrichtssprache, das jährlich 6 bis 10 Zöglinge für die italienischen Volksschulen ausbildete, während für die Heranbildung von slavischen Lehrerinnen, obschon die Slaven drei Viertel der Ge-

[1]) Nach Absatz 8 des § 14 des neuen Statutes für Lehrerbildungsanstalten vom 26. Mai 1874 ist die Aufnahme außerordentlicher Zöglinge nicht mehr gestattet.

sammtbevölkerung des Landes ausmachen, in keiner Weise vorgesorgt war.

Das k. k. Ministerium ordnete daher mit dem gedachten Erlasse vom 10. Juli 1875, Zahl 7252, an, dass an Stelle der aufgelassenen k. k. Lehrerbildungsanstalt in Görz dortselbst die küstenländische Lehrerinnenbildungsanstalt zu treten habe, und dass in dieselbe der Lehrkörper der aufgelassenen Lehrerbildungsanstalt übernommen werde. Auch diese Anstalt wurde in zwei Sectionen, in eine slovenisch-deutsche und eine italienisch-deutsche, getheilt, welche aber doch einen inneren Zusammenhang durch die beiden mit ihr verbundenen Übungsschulen, die Knaben- und die Mädchenübungsschule, sowie dadurch erhielten, dass die Zöglinge beider Sectionen in einzelnen Gegenständen bei Gebrauch des Deutschen als Unterrichtssprache gemeinschaftlich unterrichtet wurden. Die in zwei Sectionen mit je vier Classen, in eine slovenisch-deutsche und eine italienisch-deutsche, getheilte Knabenübungsschule, welche mit der aufgelassenen Lehrerbildungsanstalt in Verbindung gestanden war, ebenso die im Jahre 1874/75 mit drei Classen eröffnete und nach und nach auf fünf Classen erweiterte deutsche k. k. Mädchenschule wurden nämlich der neu errichteten Lehrerinnenbildungsanstalt als Übungsschule zugewiesen. Die Knabenübungsschule zählte alljährlich in beiden Sectionen zusammen über 400 Schüler, welche Zahl im Jahre 1899/900 auf 468 stieg, wogegen sich die Zahl der Schülerinnen der fünfclassigen Mädchenübungsschule im angegebenen Jahre auf 251, die Zahl der Zöglinge der italienischen Section auf 147, die der slovenischen auf 141, zusammen auf 288 bezifferten.

An der k. k. Lehrerinnenbildungsanstalt war die Unterrichtssprache für die Zöglinge beider Sectionen im ersten Jahrgange in den wissenschaftlichen Fächern mit Ausnahme des Deutschen die Muttersprache, während die deutsche Sprache und die Fertigkeiten in der deutschen Sprache gelehrt wurden. Im zweiten und dritten Jahrgange wurden Religion, die Muttersprache, Geographie und Geschichte, Arithmetik und Geometrie, Naturgeschichte und Physik in der Muttersprache gelehrt, der Unterricht in den übrigen Fächern in der deutschen Sprache ertheilt. Im vierten Jahrgange wurden mit Ausnahme der Religion und der Muttersprache sämmtliche Fächer in der deutschen Sprache tradiert. An der Knabenübungsschule wurde und wird noch das Deutsche in den beiden ersten Classen als Gegenstand behandelt, in der dritten und vierten Classe als Unterrichtssprache verwendet, während die Muttersprache der Schüler einen Freigegenstand bildet.

Eine ähnliche Einrichtung wurde mit dem citierten Ministerialerlasse im Schuljahre 1875/76 an der Mädchenübungsschule getroffen, indem deren zwei unterste Classen in je zwei parallele, in einem Locale vereinigte Sectionen getheilt und für beide das Deutsche als obligater Gegenstand eingeführt wurden. Von der dritten Classe an wurde der Unterricht in deutscher Sprache ertheilt und die Muttersprache als Freigegenstand für die Schülerinnen der betreffenden Sectionen behandelt. Diese Einrichtung besteht noch heute, dagegen wurde die mit dem Ministerialerlasse vom 10. Juli 1875, Zahl 7252, angeordnete Organisation der Anstalt mit dem Ministerialerlasse vom 23. Juni 1886, Zahl 4339, in der Weise abgeändert, dass vom Schuljahre 1886/87 an der Unterricht in der Pädagogik und speciellen Methodik im zweiten, dritten und vierten Jahrgange, in der Geographie und Geschichte im vierten Jahrgange, im Freihandzeichnen, in der Musik, in den weiblichen Handarbeiten und im Turnen in allen Jahrgängen, im Schönschreiben im ersten Jahrgange den Zöglingen beider Sectionen gemeinschaftlich in der deutschen Sprache, in den übrigen Gegenständen aber nach den Sectionen getrennt in der Muttersprache der Zöglinge ertheilt werden sollte.

Nachdem mit der Ministerialverordnung vom 31. Juli 1886, Zahl 6031, das bis dahin geltende Statut vom 26. Mai 1874, Zahl 7114, in vielen Bestimmungen abgeändert worden war, wurde der Lehrplan der k. k. Lehrerinnenbildungsanstalt in Görz entsprechend abgeändert und mit Genehmigung des k. k. Ministeriums für Cultus und Unterricht vom k. k. Landesschulrathe mit dem Erlasse vom 6. December 1886, Zahl 1601, ein besonderer Lehrplan für den deutschen Unterricht an den Vorbereitungsclassen und an der Anstalt festgestellt. Aber auch die im Jahre 1886 verfügte Gliederung des Lehrstoffes erlitt zufolge Erlasses des k. k. Ministeriums für Cultus und Unterricht vom 16. August 1894, Zahl 18.683, insoferne eine Abänderung, als der gesammte historische Lehrstoff in den ersten drei Jahrgängen in der Muttersprache der Zöglinge zu absolvieren und im dritten Jahrgange zu wiederholen ist, dagegen für den vierten Jahrgang nur die österreichische Geschichte nach Hannaks Vaterlandskunde[1]) und die Methodik des Geschichtsunterrichtes für die Zöglinge beider Sectionen gemeinschaftlich in deutscher Sprache zu behandeln kommen.

[1]) Anstatt dieses Lehrbuches wurde später Dr. Theodor Tupitz' Geschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie eingeführt.

Dementsprechend wird der allgemeine geographische Lehrstoff ebenfalls in den drei ersten Jahrgängen der Anstalt in der Muttersprache der Zöglinge erschöpft und im dritten Jahrgange wiederholt, wogegen die geographischen Verhältnisse Österreich-Ungarns den Gegenstand gemeinschaftlichen Unterrichtes in der deutschen Sprache für die Zöglinge beider Sectionen des vierten Jahrganges bilden. Für die übrigen Fächer blieb die statutenmäßige Gliederung des Lehrstoffes unverändert.

Das Volksschulwesen.

Es wurde oben bemerkt, dass der k. k. Landesschulrath nach seiner Constituierung angeordnet hatte, jeder einzelne Bezirk habe am Schlusse des Schuljahres 1869/70 den Jahresbericht über den Zustand seines Volksschulwesens vorzulegen, um sich in die Lage zu setzen, seinerseits dem k. k. Ministerium für Cultus und Unterricht den allgemeinen Bericht über den Zustand des Schulwesens im Lande zu unterbreiten und entsprechende Maßregeln zur Verbesserung desselben zu treffen. Die Grafschaft Görz-Gradisca zerfällt in vier Landbezirke, welche mit den Bezirkshauptmannschaften zusammenfallen, nämlich Tolmein, Umgebung Görz, Sesana, Gradisca, und in den Stadtbezirk Görz.

Aus den für das bezeichnete Jahr vorgelegten Jahresberichten geht hervor, dass es im Jahre 1869/70 im ganzen Lande Görz-Gradisca nur 78 reguläre Schulen mit 119 Classen und 67 Nothschulen gab, und dass sich die Zahl der ordentlichen Lehrer nur auf 84, jene der Lehrerinnen auf 21 bezifferte.

Der administrative Referent und der k. k. Landesschulinspector hatten, wie schon erwähnt wurde, seit dem 1. Juli 1869 ihren Amtssitz in Görz.

Behufs energischer Förderung der Reorganisation des küstenländischen Schulwesens im Sinne des Reichsvolksschulgesetzes vom 14. Mai 1869 und behufs besserer Evidenzhaltung aller Vorkommnisse auf dem Gebiete der Schule wurde mit Beginn des Schuljahres 1873/74 das Referat über die administrativen und ökonomischen Schulangelegenheiten von Görz-Gradisca, Triest und Istrien unter gleichzeitiger Einziehung des Postens eines administrativen Referenten für diese Angelegenheiten beim Landesschulrathe in Görz einem hierzu ernannten Statthaltereirathe in Triest übertragen, der Sitz der Landesschulinspectoren für Istrien und Görz nach Triest verlegt und angeordnet, dass fortan sämmtliche das Schulwesen betreffenden Geschäftsstücke

an den k. k. Statthalter in Triest als Vorsitzenden der k. k. Landesschulräthe für Istrien und Görz-Gradisca eingesandt werden sollen. Nur die Inspection der italienischen Volksschulen des Görzer Gebietes wurde dem fungierenden Landesschulinspector in Görz, Realschuldirector Ferdinand Gatti, überlassen.[1])

Unter den durch diese Maßnahme veränderten Verhältnissen entwarfen der Landesschulrath von Görz-Gradisca in der Sitzung vom 16. Juni 1874 und der von Istrien in der Sitzung vom 19. Juni 1874 ein Actionsprogramm, nach welchem das Volksschulwesen der endlichen Regelung zugeführt werden sollte. Dasselbe umfasste nachstehende Punkte:

1. Die innere Organisation des Volksschulwesens ist durch die Veröffentlichung von Lehrplänen für alle Kategorien von Volksschulen und entsprechender Erläuterungen zum Abschlusse zu bringen. Zu diesem Zwecke wurde vom k. k. Landesschulrathe in Görz mit dem Erlasse vom 28. Juli 1874 die Einberufung der ersten Landeslehrerconferenz unter gleichzeitiger Bestimmung der Zahl der von jeder Bezirkslehrerconferenz in dieselbe abzuordnenden Mitglieder in Aussicht genommen und als deren wichtigste Aufgabe die Begutachtung der zu veröffentlichenden Lehrpläne hingestellt. Den Delegierten der Bezirkslehrerconferenzen wurden indessen die vom steiermärkischen Landesschulrathe in der Sitzung vom 27. März 1873 genehmigten und durch die Staatsdruckerei in Wien veröffentlichten[2]) Normallehrpläne sowie die von

---

[1]) Bei diesem Anlasse wurde Berichterstatter von Graz, wohin er nach erfolgter Pensionierung des um die Entwicklung des steiermärkischen Volksschulwesens und um den mathematischen Unterricht in Österreich hochverdienten Landesschulinspectors Ritter von Močnik im August 1871 von Parenzo berufen worden war, über sein Ansuchen nach Triest versetzt und mit der Inspection sämmtlicher Volks- und Bürgerschulen und Lehrerbildungsanstalten des Küstenlandes (mit Ausnahme der oben angegebenen) betraut. Im Jahre 1886 trat er die Inspection der deutschen Volks- und Bürgerschulen in Triest an seinen Collegen Dr. Gnad ab und übernahm dafür die Inspection des slovenischen Unterrichtes an den Mittelschulen des Küstenlandes. Nach am 31. Mai 1899 erfolgter Ernennung eines dritten Landesschulinspectors für das Küstenland übergab Referent die Inspection der italienischen Volks- und Bürgerschulen mit Schluss des Schuljahres 1899/1900 dem neu ernannten Landesschulinspector Nikolaus Ravalico und übernahm dafür die Inspection des in Mitterburg eröffneten k. k. Gymnasiums mit croatischer Unterrichtssprache.

[2]) Die Anzeige über diese Lehrpläne, welche den vom k. k. Ministerium für Cultus und Unterricht unter dem 18. Mai 1874 publicierten zugrunde gelegt wurden und somit die Urquelle darstellen, aus welcher sämmtliche von den

einer Commission in Triest ausgearbeiteten, vom k. k. Ministerium für Cultus und Unterricht mit dem Erlasse vom 30. August 1875, Zahl 12.760, genehmigten und vom Präsidium der küstenländischen Landesschulbehörden mit der Verordnung vom 12. September 1875, Zahl 10.030/VII, veröffentlichten Lehrpläne für achtclassige italienische Volks- und Bürgerschulen zum eifrigen Studium empfohlen.

2. Zugleich mit den vorstehend erwähnten Lehrplänen sollen Directiven für die Einrichtung landwirtschaftlicher oder allgemeiner Fortbildungscurse an den Volksschulen erlassen werden.

3. Dem Lehrermangel ist durch Errichtung von Vorbereitungsclassen für Lehrerbildungsanstalten abzuhelfen, welche mit solchen Volksschulen, an denen die Bedingungen des Erfolges vorhanden sind, zu verbinden wären.

Im Gebiete Görz-Gradisca wurden hierfür die Volksschulen in Karfreit im Bezirke Tolmein und in Monfalcone im Bezirke Gradisca in Aussicht genommen und wurde sofort das Erforderliche verfügt, um sie mit Beginn des Schuljahres 1874/75 zu eröffnen, was auch geschah.[1]) Im nächsten Jahre wurde ebenso eine mit der k. k. Knabenübungsschule verbundene slovenische Vorbereitungsclasse für Lehrerbildungsanstalten in Görz eröffnet, jedoch im Jahre 1877 wieder aufgelassen. (Ministerialerlass vom 5. October 1877, Z. 16.095.)

4. Zur Hebung der Schulfrequenz ist die Revision der bestehenden und die Feststellung neuer Schulsprengel vorzunehmen, und hat hierbei der vom steiermärkischen Landesschulrathe eingehaltene und als sehr zweckmäßig erkannte Vorgang zum Muster zu dienen.

Die Entwürfe der Lehrpläne für alle Kategorien von Volksschulen wurden in der vom k. k. Landesschulrathe mit dem Erlass vom 7. Juni 1875, Z. 492, auf den 12. October 1875 einberufenen Landeslehrerconferenz begutachtet und nach erfolgter Genehmigung durch die k. k. Landesschulbehörden des Küstenlandes vom Präsidium derselben mit dem Erlass vom 10. August 1878, Zahl 5332, in vier

einzelnen Landesschulbehörden der im Reichsrathe vertretenen Länder für die verschiedenen Kategorien der Volksschulen veröffentlichten Lehrpläne flossen, wolle man in Dr. Fickers Weltausstellungsbericht über das österreichische Unterrichtswesen vom Jahre 1873, Seite 11 des zweiten Theiles, nachlesen.

[1]) Die Vorbereitungsclasse in Monfalcone wurde am 1. November 1877 aufgelassen. Dagegen wurde eine solche zufolge Ministerialerlasses vom 13. November 1884, Z. 2907, in Gradisca eröffnet, die noch besteht. Die Vorbereitungsclasse von Karfreit wurde im September 1897 nach Sesana verlegt und im October 1900 in Podgora bei Görz eine neue eröffnet.

Sprachen im k. k. Schulbücherverlage veröffentlicht. Den Lehrplänen für die Volksschulen war der vom k. k. Ackerbauministerium mit dem Erlasse vom 30. Juni 1877, Zahl 5204/648, genehmigte Normallehrplan für die mit den Volksschulen zu verbindenden landwirtschaftlichen allgemeinen Fortbildungscurse beigegeben.

Durch die Publicierung der bezeichneten Lehrpläne wurde die innere Organisation des Volksschulwesens im Gebiete Görz-Gradisca wie überhaupt im ganzen Küstenlande endlich in eine feste Ordnung gebracht.

Die Schulgesetznovelle vom 2. Mai 1883 führte bedeutende Änderungen der im Reichsvolksschulgesetze vom 14. Mai 1869 enthaltenen Bestimmungen und namentlich in der Textierung des § 3 herbei. Infolge dieser Änderungen und gemäß den Weisungen der Ministerialverordnung vom 8. Juni 1883, Zahl 10.618, wurden die gedachten Lehrpläne einer Revision unterzogen und zufolge Erlasses des Präsidiums der k. k. küstenländischen Landesschulbehörden vom 10. August 1888, Zahl 7307 ex 1887, im k. k. Schulbücherverlage in Wien ebenfalls in viersprachigem Texte neu herausgegeben und nach Vertrieb der ersten Auflage im Jahre 1896 in zweiter, revidierter Auflage veröffentlicht.

Trotz der oben angedeuteten finanziellen Schwierigkeiten entwickelte sich das Volksschulwesen im Gebiete Görz-Gradisca dank der Einwirkung der neuen Bezirksschulinspectoren und der aller Anerkennung werten Opferbereitschaft der verstärkten Bezirksschulräthe, denen das Recht der Bewilligung der erforderlichen Mittel für die Erhaltung der Schulen im eigenen Bezirke zusteht, stetig, wie ein Vergleich zwischen den im Schuljahre 1869/70 und den im Schuljahre 1899/900 aus dem Jahresberichte der einzelnen Bezirksschulräthe gewonnenen, in die auf Seite 292 stehende Übersichtstabelle aufgenommenen Daten zeigt.

Aus dieser Darstellung erhellt, dass sich die Zahl der regulären Schulen vom Jahre 1870 bis zum Jahre 1900 im Gebiete Görz-Gradisca um 133, die Zahl der Classen um 278 vermehrt, die Zahl der Nothschulen um 40 vermindert hat, was jedenfalls einen namhaften Fortschritt in der Entwicklung des Volksschulwesens im ganzen Gebiete bedeutet. An dem Fortschritt hat der Bezirk Umgebung Görz, dessen Schulen- und Classenzahl sich in dem gedachten Zeitraum um mehr als das vier-, beziehungsweise sechsfache vermehrt hat, den lebhaftesten Antheil.

Es gab nämlich

Im Bezirke	im Schuljahre 1869/70			im Schuljahre 1899/900		
	reguläre Schulen	mit Classen	Nothschulen	reguläre Schulen	mit Classen	Nothschulen
Tolmein	4	8	22	34	49	18
Umgebung Görz	18	19	12	73	118	5
Sesana	13	13	17	37	52	2
Gradisca	34	44	16	57	134	2
Stadt Görz	9	35	—	10	44	—
Summe	78	119	67	211	397	27

Auch im Bezirke Gradisca, dessen Schulwesen vor dem Jahre 1869 verhältnismäßig am meisten entwickelt war, hat man auf diesem Gebiete sehr große Fortschritte zu verzeichnen. Im Jahre 1869/70 besuchten nämlich 54 Procent, im Schuljahre 1872/73 55·9 Procent, im Schuljahre 1875/76 58·1 Procent, im Schuljahre 1878/79 68·6 Procent, im Schuljahre 1881/82 76·6 Procent, im Schuljahre 1884/85 90 Procent, im Schuljahre 1887/88 96·6 Procent, im Schuljahre 1898/99 99 Procent, im Schuljahre 1899/900 99·4 Procent der schulpflichtigen Kinder die Schule, und während man im Schuljahre 1868/69 nur 17 reguläre und 25 Nothschulen mit 91 Lehrkräften im Bezirke zählte, weist der Bericht des Schuljahres 1899/900 18 einclassige, 14 zweiclassige, 15 dreiclassige, 7 vierclassige, 3 fünfclassige und nur zwei Nothschulen oder eigentlich eine Noth- und eine Excurrendoschule auf. Nicht minder gut hat sich das Volksschulwesen im Bezirke Sesana entwickelt, dessen Classenzahl sich in dem angegebenen Zeitraume vervierfacht hat.

Die Schulgebäude.

Auch die Anzahl der Schulgebäude war im Jahre 1869/70 niedrig. Dieselbe belief sich im Jahre 1870 im Bezirke Tolmein auf 4, Umgebung Görz auf 30, Sesana auf 5, Gradisca auf 39, Stadt Görz auf 7, sonach im ganzen Lande auf 85, welche den hygienischen Anforderungen

meist nicht entsprachen, da sie im Verhältnisse zur Kinderzahl eine zu geringe Bodenfläche und Höhe der überdies nicht genügend beleuchteten und ventilierten Locale boten.

Erst das Landesgesetz vom 6. Mai 1870 brachte Bestimmungen und die schon erwähnte Ministerialverordnung vom 9. Juni 1873, Z. 4810, ausführliche Weisungen hinsichtlich der Schulbauten, welche in der für Görz-Gradisca unter dem 20. Mai 1885, Z. 16 a L.-G.-Bl., erlassenen Ministerialverordnung ihren concreten Ausdruck fanden.

Auf Grund der gedachten ministeriellen Verordnung vom 9. Juni 1873, Z. 4810, wurden vom Baudepartement der k. k. Statthalterei in Triest Musterpläne für alle Kategorien von Gebäuden für ein- bis fünfclassige Knaben- und Mädchen- sowie für gemischte Schulen entworfen, lithographiert und den einzelnen k. k. Bezirksschulräthen behufs Nachbildung beim Entwurfe der Baupläne für die Schulgebäude in den einzelnen Orten übermittelt.

So kam es, dass, nachdem der vorher citierte Erlass durch die bereits erwähnte Ministerialverordnung vom 20. Mai 1885, Z. 6846, im Gebiete Görz-Gradisca die Ausführung erhalten hatte, hier in der neuesten Zeit Schulbauten entstanden, die, wie das Volksschulgebäude für die dreiclassige Volksschule in Kirchheim im Bezirke Tolmein, die vierclassigen Volksschulen in Podgora im Bezirke Umgebung Görz, in Monfalcone im Bezirke Gradisca u. a. m., als musterhaft bezeichnet zu werden verdienen.

Welche Opfer sich die einzelnen Bezirke behufs Herstellung von den hygienischen Anforderungen entsprechenden Schulgebäuden oder behufs Adaptierung von Privatgebäuden zu Schulzwecken auferlegt haben, zeigen folgende Zahlen der Schulgebäude, welche laut den von den Bezirksschulbehörden unterbreiteten Berichten im Jahre 1900 in den einzelnen Bezirken bestanden. (Siehe Tabelle Seite 294.)

Es wurden in dem Zeitraume von 30 Jahren 83 Schulgebäude neu gebaut und 43 zu Schulzwecken adaptiert.

Da die im Jahre 1875 in Görz neu errichtete k. k. Lehrerinnenbildungsanstalt und die mit derselben verbundene Mädchenübungsschule in einem den Schulzwecken nicht angemessenen Privathause untergebracht waren, wurde auf Staatskosten ein geräumiges Gebäude mit lichten, gut ventilierten Schulzimmern und geschlossenen Gängen auf dem Weidenberg'schen Grunde neben dem Gymnasium aufgeführt und am 16. März 1891 bezogen. Es umfängt einen gut planierten, gut canalisierten, mit Bäumen bepflanzten und an der Mauerseite des

Bezirk	Zahl der Schulgebäude	Hiervon waren in			
		recht gutem	gutem	mittelmäßigem	schlechtem
		Zustande			
Tolmein	22	14	4	4	—
Umgebung Görz	75	46	17	9	3
Sesana	34	19	4	7	4
Gradisca	52	30	14	4	4
Stadt Görz	10	5	5	—	—
Summe	193	114	44	24	11

Gebäudes gepflasterten Hof, in dem sich die Zöglinge und die Schülerinnen der Mädchenübungsschule in den Ruhepausen ergehen können.

Eine Hauptbedingung für die Erhaltung der Gesundheit der schulbesuchenden Jugend ist die ununterbrochene Zufuhr frischer Luft unter gleichzeitiger Vermeidung gesundheitsschädlicher Zugluft. Es wurden daher bei den neueren Schulbauten entweder die oberen Theile der Fenster derartig construiert, dass sie leicht geöffnet und geschlossen werden können, oder Ventilatoren eingesetzt, welche die Abfuhr der verbrauchten Luft über das Dach ermöglichen, während frische Luft durch Sieblöcher, welche in einem Winkel des Lehrzimmers nahe am Fußboden angebracht sind, zuströmt.

Solche Ventilierungsvorrichtungen gab es im Jahre 1900 im

Bezirke	Tolmein	in	27	Schulzimmern
„	Umgebung Görz	„	72	„
„	Sesana	„	27	„
„	Gradisca	„	40	„
„	Stadt Görz	„	18	„
	Zusammen		185	

Die Schulbänke.

Auch die Construction der Schulbänke ist für die Erhaltung der Gesundheit der Kinder, namentlich der Sehkraft und für die unbehinderte normale Körperentwicklung von großer Wichtigkeit.

Vor dem Jahre 1870 wandte man der Beschaffenheit der Schulbänke keine besondere Aufmerksamkeit zu. Erst allmählich begann bei den Mitgliedern der Bezirksschulbehörden die Überzeugung durchzudringen, dass eine die hygienischen Anforderungen berücksichtigende Schulbank nicht nur die Gesundheit der Kinder, sondern auch die Disciplin fördert und somit dem Lehrer seine schwierige Aufgabe erleichtert.

Vollständigen Wandel schaffte in dieser Beziehung erst die erste im Jahre 1875 in Görz abgehaltene Landeslehrerconferenz, mit welcher eine Unterrichtsausstellung verbunden war. Hier stellte der k. k. Bezirksschulinspector Josef Pich seine Schulbank mit der entsprechenden, alle Dimensionsverhältnisse registrierenden Zeichnung aus. Da die Pich'sche Bank einerseits den Forderungen der Schulhygiene genügt, andererseits nicht kostspielig ist, so hat sie in die meisten Volksschulen des Küstenlandes Eingang gefunden. Nur in der Stadt Görz, in Triest und in Pola gibt es Schulbänke anderer Systeme, die der Bequemlichkeit und der Hygiene noch mehr entgegenkommen, aber wegen ihres hohen Preises in die Landschulen nicht eingeführt werden können.

Es wurde demnach im Gebiete Görz-Gradisca im Jahre 1900 die Einrichtung bezeichnet als

im Bezirke	in recht gutem	in gutem	in mittelmäßigem	in schlechtem
	Zustande befindlich in Schulen			
Tolmein	15	13	14	10
Umgebung Görz	53	14	8	3
Sesana	21	12	6	—
Gradisca	50	9	—	—
Stadt Görz	6	2	1	1
Summe	145	50	29	14

Es ist demnach die überwiegende Anzahl von Schulen mit Bänken des Pich'schen Systems versehen, und werden die übrigen nach Maßgabe der verfügbaren Mittel successive mit Bänken neuerer Form versehen werden.

Der Schulbesuch.

Wirkt ein helles, lichtes, luftiges Schulzimmer und die entsprechende Einrichtung desselben angenehm auf die Gemüthsstimmung der Kinder und stärkend auf ihre Gesundheit, so macht sie der gerade hierdurch geförderte Schulbesuch intelligenter, somit erwerbsfähiger, wodurch er zu einem Factor des allgemeinen Wohlstandes wird. Auch in dieser Beziehung sind seit dem Jahre 1870 im Gebiete Görz-Gradisca, wie es die nachfolgenden Zahlen erweisen, sehr bedeutende Fortschritte zu verzeichnen.

Im Bezirke	Im Jahre 1869/70 schulpflichtige im Alter				1869/70 zählte man schulbesuchende im Alter			
	v. 6—12 J.		v. 12—14 J.		v. 6—12 J.		v. 12—14 J.	
	Knaben	Mädchen	Knaben	Mädchen	Knaben	Mädchen	Knaben	Mädchen
Tolmein	2577	2526	745	641	2035	1935	548	472
Umgebung Görz	3602	3498	1184	1131	1189	1094	303	214
Sesana	1625	1478	418	376	1175	1028	250	199
Gradisca	4265	3340	837	793	3438	3030	480	400
Stadt Görz	985	990	267	235	383	453	107	85
Summe	13.054	11.832	3451	3176	8220	7540	1688	1370

Es besuchten demnach 63 Procent der schulpflichtigen Kinder im Alter von 6 bis 12 Jahren die Alltagsschule.

Die Zahl der schulbesuchenden Kinder nahm infolge der Eröffnung neuer und der Erweiterung der bereits bestehenden Schulen von Jahr zu Jahr zu.

(Schluss folgt.)

Von den Gütern des griechisch-orientalischen Religionsfonds in Czernowitz (1848 bis 1898).

(Fortsetzung.)

Die Grundlage — das System der selbständigen verantwortlichen Forstverwalter — wird zwar unzweifelhaft stets beibehalten werden, doch stand mit der Wende 1898/99 eine Neuorganisierung des Güterdirectionsdienstes in Aussicht, der zufolge die beiden selbständigen, schon gegen Ende 1898 vorläufig vereinigten Directionsabtheilungen unter der Leitung eines Güterdirectors bei gleichzeitiger Vermehrung des Personalstandes wieder gänzlich miteinander verschmolzen werden sollten. [1])

[1]) Durch das mit Allerhöchster Entschließung vom 19. Jänner 1900 genehmigte neue Statut für die Verwaltung der Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfondsgüter wurde die vollständige Vereinigung der Forst- und Domänenabtheilung bereits vollzogen.

Die damit geschaffene einheitliche „k. k. Direction der Güter des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds" besteht unter dem politischen Landeschef als Präsidenten der Direction aus dem Güterdirector (Hofrath in der V. Rangsclasse), den Fachreferenten und den erforderlichen Hilfsarbeitern.

Im besonderen für das Forstwesen wurde gleichzeitig die Zahl der Inspectionsbezirke von 3 auf 4, jene der Forstwirtschaftsbezirke von 24 auf 27 (durch Theilung der schon genannten 3 Bezirke Watramoldawitza, Jakobeny und Dornawatra) vermehrt.

Für den Inspections- und Conceptsdienst, die Forsteinrichtung, das forstliche Bringungswesen und die Forst- und Domänenverwaltungen wurden systemmäßig, wenn auch hier wieder das Personale für den Staatsforstbesitz zugerechnet wird, bestellt:

1	Oberforstrath	VI. Rangsclasse
4	Forsträthe	VII. „
12	Forstmeister	VIII. „
23	Forst- und Domänenverwalter	IX. „
10	Forstassistenten	X. „
10	adjutierte Forsteleven	—
4	nicht adjutierte Forsteleven	—

64 Stellen, wovon entfallen: auf den Directionsdienst 36 Stellen, auf den unmittelbaren Verwaltungsdienst (Localverwaltung) 28 Stellen.

Für den Forstschutz- und technischen Hilfsdienst:

11 Förster I. Gehaltsclasse (Jahresgehalt 700 fl., Activitätszulage 20%, Montur-pauschale nebst allfälligen Dienstalterszulagen),

Wie anderwärts,[1]) so bietet auch namentlich in der Bukowina die Beschaffung von Wohnungen für das mit dem Verwaltungs- und Schutzdienste betraute Forstpersonale große Schwierigkeiten.

Früher und selbst noch vor zehn bis fünfzehn Jahren waren die Unterkünfte des Forstpersonales und zwar sowohl der Beamten als der Schutzdiener in jeder Richtung unzureichend; insbesondere jene der Schutzorgane ließen das meiste zu wünschen übrig, bestanden ja viele aus älterer Zeit überkommene Wohnungen nur aus mit Lehm verklätschtem Flechtwerk.

Die Güterdirection ist darum vorzüglich seit Mitte der Achtzigerjahre dieser Frage allen Ernstes näher getreten.

Beginnend etwa mit dem Jahre 1874, waren in dem zehnjährigen Zeitraume bis 1883 bei möglichster Herabdrückung der Kosten 27 Forstverwaltungs- und Försterhäuser mit einem Gesammtaufwande von rund 30.000 fl. (also durchschnittlich zu 1100 fl.) hergestellt worden. Die Bauweise — Holzconstructionen mit unter einem Dache vereinigten Wohngebäude und Stallung — entsprach jedoch bei den hiesigen Verhältnissen, welche das Wuchern des Laufschwammes so sehr begünstigen, nicht.

Es wurde deshalb einerseits zur Trennung der Wohngebäude von den Stallungen, andererseits zu einer weit solideren Ausführung vieler Bauten in Stein, dafern die Geldmittel es nur zuließen, geschritten.

So entstanden in dem zehnjährigen Zeitraume 1884 bis 1893 mit einem Aufwande von rund 132.000 fl. 46 Forstverwaltungs- und Försterhäuser sammt Kanzlei- und Nebengebäuden (durchschnittlich zu 2900 fl.), dann in dem fünfjährigen Zeitraume 1894 bis 1898 mit einem Aufwande von 107.000 fl. weitere 50 derartige Bauten (durchschnittlich zu 2100 fl.). Damit wurde für die Mehrzahl der Fälle, in

30 Förster II. Gehaltsclasse (Jahresgehalt 600 fl., Activitätszulage 20%, Montur-pauschale nebst allfälligen Dienstalterszulagen),
30 Förster III. Gehaltsclasse (Jahresgehalt 500 fl., Activitätszulage 20%, Montur-pauschale nebst allfälligen Dienstalterszulagen),

20	Forstgehilfen	I.	Lohnclasse	Monatslohn	40 fl.,
21	"	II.	"	"	36 "
36	Waldaufseher	I.	"	"	35 "
31	"	II.	"	"	30 "
31	"	III.	"	"	25 "

210 Stellen.

[1]) Aus der Abhandlung im Jubiläumswerk.

welchen die Herstellung solcher Wohn- und Nebengebäude besonders dringend war, Abhilfe geschaffen.

Den Häusern werden außer den schon berührten Nebengebäuden die für einen kleinen Wirtschaftsbetrieb nöthigen Grundstücke beigegeben.

Von welcher Tragweite es ist, wie sehr dadurch die Berufsfreude des einzelnen gehoben, das Wohl des Dienstes im allgemeinen gefördert wird, wenn für das Personale durch mindestens zum Nothwendigsten hinreichende Bezüge, ferner auf dem Lande für die Beschaffung gesunder, zweckmäßiger Wohnungen gesorgt ist, die auch dem von beschwerlichen Waldgängen oft erschöpft Heimkehrenden ein freundliches Heim bieten, bedarf keiner näheren Beleuchtung.

Zur Unterbringung der Amtslocalitäten der Güterdirection wurde in Czernowitz im Jahre 1875 ein eigenes stattliches Gebäude mit einem Kostenaufwande von 68.000 fl. errichtet. Im Jahre 1897 ist hierzu noch das anstoßende Gebäude um 30.000 fl. angekauft worden.

Die Forstbeamten der Fondsgüterverwaltung gehören dem Concretalstatus der forsttechnischen Beamten der k. k. Staats- und Fondsgüterverwaltung an, und gelten daher auch dieselben Aufnahmserfordernisse wie für diese. Das Forstschutz- und technische Hilfspersonal setzt sich zusammen:

1. aus Förstern und Forstgehilfen,
2. aus Waldaufsehern,
3. aus provisorisch aufgenommenen Organen (Aushilfswaldaufsehern, Tagschreibern); die Förster, beziehungsweise Forstgehilfen ergänzen sich theils aus Absolventen der k. k. Försterschulen, theils aus intelligenteren Waldaufsehern und provisorisch aufgenommenen Organen.

Um den beiden Letztgenannten ein gewisses Maß theoretischer und praktischer Fachbildung zuzuwenden und die Ablegung der Staatsprüfung für den Forstschutz- und technischen Hilfsdienst, damit die Vorrückung zum Förster zu ermöglichen, ist bei der k. k. Forst- und Domänenverwaltung in Franzthal ein „Waldaufseher-Lehrcurs" eingerichtet. Diese forstliche Lehrstätte wurde im Jahre 1887 als zweimonatlicher Cursus in Fratautz gegründet, ist später nach Franzthal übersiedelt und hat sich allmählich zu einem zehnmonatlichen Cursus entwickelt, der Jahr für Jahr mit einer von sechs bis zehn Zöglingen schwankenden Frequenz abgehalten wird. In seiner dermaligen Einrichtung weicht der Curs nur wenig von den k. k. Försterschulen

ab, denen er jedenfalls in absehbarer Zeit vollkommen angeglichen werden wird. Um dieses Ziel zu erreichen und das Bildungsniveau der Zöglinge, die sich heute zumeist aus Waldaufsehern und Tagschreibern zusammensetzen, zu heben, hat das Ackerbauministerium vom 1. Jänner 1897 an drei Jahresstipendien à 165 fl. für talentierte Söhne von Forstschutzbediensteten geschaffen, die zur Erlangung einer entsprechenden Vorbildung für den Waldaufseherlehrcurs eine Unterrealschule besuchen.

Zu bemerken wäre noch, dass die vom k. k. Ackerbauministerium seit dem Jahre 1873 für die Verwaltung der Staatsforste und Domänen erlassenen allgemeinen und besonderen Vorschriften auf die Verwaltung der Bukowinaer Religionsfondsforste meist unverändert übertragen wurden.[1])

III. Die Forsteinrichtung.[2])

System zur Regelung des Forstbetriebes und Leistungen auf diesem Gebiete.

Als Österreich im Jahre 1774 den Theil der „oberen Moldau" zwischen Galizien und Siebenbürgen, die Bukowina, in Besitz nahm, war letztere ein wenig cultiviertes, spärlich bevölkertes Land ohne jegliche Industrie und Handel. Mächtige, fast über das ganze Territorium ausgedehnte Urwälder befriedigten in mehr als genügender Weise den geringen Holzbedarf der Bewohner, der sich auf Brennholz und das zu den primitiven Hütten erforderliche Bauholz beschränkte. Viehzucht und etwas Ackerbau bildeten den Lebensunterhalt der Bevölkerung.

Unter solchen Umständen hatte freilich der Wald keinen Wert, er war mehr oder weniger Gemeingut, von dem jeder nahm, was er eben brauchte. Außer Holz rangen ihm Axt und Feuer neue, kräftige Weideböden ab. Dass überhaupt die Größe des damaligen Waldlandes annähernd bestimmt wurde, war eine Folge der in den Jahren 1783

[1]) Auch die im Jahre 1900 erflossene neue Dienstinstruction der Güterdirection Czernowitz ist vielfach in ähnlicher Weise aufgebaut wie jene der westlichen Forst- und Domänendirectionen, doch ist der Wirkungskreis der Güterdirection ein größerer.

[2]) Quellen: Verwaltung und Wirtschaft in den Forsten des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds. Wie zu I 1 bis 3 angegeben.

Jahrbuch der Staats- und Fondsgüterverwaltung. Wie zu I 1 bis 3 angegeben.

bis 1786 durchgeführten „vorläufigen Landesaufnahme". Erst dadurch, dass Kaiser Josef II. mit dem Allerhöchsten Handschreiben vom 19. Juni 1783 die Gründe und Fonds der einzelnen Klöster und der Geistlichkeit zu einem Fonds zu Gunsten des gesammten griechisch-orientalischen Clerus und von Schulzwecken vereinte, also den Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds schuf und weiters die Verwaltung dieses Fonds durch die Regierung namens des Landesfürsten im sogenannten geistlichen Regulativ vom Jahre 1786 verfügte, wurden geordnetere Zustände angebahnt, weil so einschließlich der Cameralgüter der überwiegende Theil des Waldlandes der staatlichen Administration unterworfen ward.

Vor allem wurde mit der Aufstellung von Verwaltungs- und Schutzorganen begonnen und nach und nach deren Stand vermehrt. Die Hauptaufgabe des Personales bildete die Überwachung der Forste. Namentlich musste den schonungslosen Waldverwüstungen, die zwecks Weidegewinnung besonders in den Gebirgsforsten verübt wurden, mit größter Entschiedenheit Einhalt gethan werden. Nebstbei befasste sich das Personal auch damit, allmählich über den gesammten Staats- und Fondsbesitz kartographische Aufnahmen anzufertigen. Für die Domäne Radautz wurden derartige Arbeiten bereits im Jahre 1792 durch den Oberförster Andreas v. Czikany in Angriff genommen. Über die Herrschaft Kotzmann bei Czernowitz besteht ein solches Vermessungsoperat aus dem Jahre 1807. Darin können die ersten Anfänge einer Forsteinrichtung erblickt werden.

Allerdings handelt es sich bei den genannten Arbeiten zuvörderst um eine Aufnahme des Besitzes überhaupt und um Eintheilung in die verschiedenen Arten von Culturland. Der Gedanke an eine conservative Wirtschaft in dem Sinne, dass der Wald nicht nur zeit- und ortsgerecht geerntet und nutzbar gemacht, sondern auch durch Bestandesbegründung und Erziehung unausgesetzt erhalten werde, lag jenen Arbeiten noch vollkommen ferne. Einem späteren Wald- und Holzabgange glaubte man schon durch energische Verhinderung der Walddevastationen zur Weidegewinnung vorgebeugt zu haben, zumal der Holzverbrauch selbst infolge Mangels jeglicher Industrie sehr gering war.

Erst durch Errichtung von Glashütten in Krasna putna und Krasna Ilski im Jahre 1803, später auch in Fürstenthal und Karlsberg begann eine intensivere Waldbenützung. Gleichzeitig ward die Pottaschebrennerei eingeführt. Letztere hatte sich anfangs in bescheidenen Grenzen gehalten und auf minderwertiges Holz beschränkt. Bald aber

fieng man an, wahllos die Bäume auf dem Stocke zu verbrennen, wodurch gar häufig große Waldbrände entstanden, so dass diese Methode der Waldbenützung förmlich in eine Walddevastation ausartete, die ein gänzliches Verschwinden der Waldungen ernstlich besorgen ließ. Man trachtete deshalb ihr vom Jahre 1816 ab sehr enge Schranken zu setzen.

Die schonungslose Behandlung des Waldes bei der Pottascheerzeugung einerseits, andererseits die erwähnten ausgedehnten Schwendungen behufs Erweiterung der Weideflächen waren die Veranlassung, dass man im Jahre 1816 eine allgemeine Waldmappierung einleitete und 1818 vollendete, welche die Grundlage zu einer regelrechten Bewirtschaftung der Forste bilden sollte. Ihre Ergebnisse müssen als die ersten wirklichen Betriebseinrichtungen in der Bukowina betrachtet werden. Die so gewonnenen Operate waren revierweise Schlageintheilungen für die Dauer des ganzen gewählten Umtriebszeitraumes und bezweckten den ordnungsmäßigen Waldabtrieb nach currenten Holzschlägen.

Wie aus den ursprünglichen Elaboraten ersichtlich ist, wurden die Umfangslinien des Reviers geodätisch aufgenommen, dasselbe nach den bestehenden Terrainbedingnissen in mehrere Hauptgebiete gegliedert, innerhalb dieser Wald- von Nichtwaldland und ersteres sodann in eine aufeinander folgende Reihe von Schlägen gesondert. Es ist darin eine, wenn auch noch rohe Scheidung in Betriebsclassen und Hiebszüge zu erkennen.

Die Hiebszüge waren meist unvollständig; doch geschah die Schlageintheilung über das gesammte Revier in der Art, dass für jedes Jahr des Umtriebes ein Schlag zugewiesen war. Die Bestandesbeschreibung beschränkte sich in der Hauptsache auf Holzgattungen und Mengungsverhältnisse. Den Altersunterschieden der Bestände wurde nur bei sehr großen Differenzen Gewicht beigelegt. Über die Weise, in welcher die Wiederverjüngung der genutzten Waldorte vor sich gehen sollte, fehlt es an Angaben.

Was den geodätischen Theil der Einrichtungen betrifft, so waren die Eigenthumsgrenzen und der Waldumfang im Anschlusse und mit Hilfe der vorher genannten „vorläufigen Landesaufnahme“ der Jahre 1783 bis 1786 vermessen, während das weitere Detail croquiert wurde. Die Schlageintheilung war natürlich bloß in den Karten und Tabellen, nicht aber in der Natur durchgeführt.

Übrigens scheinen die meisten der Betriebsvorschläge schon in den ersten Jahren nach ihrer Aufstellung nicht mehr eingehalten

worden zu sein, was damit leicht erklärlich wird, dass sie sich vielfach auf Reviere bezogen, in denen bei dem damaligen kleinen Holzconsum und den schwierigen Bringungsverhältnissen die Nutzungen sich auf ein Minimum reducierten.

Doch selbst in den in nächster Umgebung von Czernowitz gelegenen Staats- und Fondsrevieren genügte der infolge größerer Bevölkerungsdichte bedeutend erheblichere jährliche Holzverbrauch noch lange nicht, die Massenanfälle der einzelnen Jahresschläge ganz aufzuzehren, zumal die Rodungen von Waldland zur Gewinnung von landwirtschaftlichem Boden im Pruththale noch nicht dermaßen vorgeschritten waren, dass Privatwaldungen nicht hinlänglich vorhanden gewesen wären, weshalb auch hier die Ausführung der Waldnutzungen gegenüber dem Antrage in den Betriebsplänen zurückblieb. Es hatten somit diese ersten Einrichtungswerke für die Wirtschaft ihrer Zeit sehr geringen praktischen Wert; sie giengen, wenn man so sagen darf, trotz ihrer mannigfachen Mängel weit über den Stand der damaligen Waldbenützung hinaus.

Erhalten sind aus jenen Tagen die Kartenwerke von Kotzmann (1807), Radautz (1808 bis 1810), St. Illie (1814), Illischestie (1819), eine vollständige Schlageintheilung des Reviers Woloka der Herrschaft Kuczurmare (1820).

Aus dem zur Verfügung stehenden Acten- und Quellenmateriale zu schließen, scheint nun eine Pause im Forsteinrichtungswesen eingetreten zu sein, während dessen ebenso die Revision der bereits fertigen Einrichtungsarbeiten unterblieb, wiewohl es andererseits nicht an mitunter geglückten Versuchen gefehlt hatte, der heimischen Waldproduction ein Absatzgebiet im Orient zu erobern und so die Waldbenützung lucrativer zu gestalten. Insbesondere war durch theilweise Regulierung der Flüsse Dorna und Bistritz eine ziemlich gute Floßstraße erzielt und auserlesenes Schiffsbauholz auf den Galatzer und Constantinopeler Markt geliefert worden. Obzwar mittlerweile die Fallimente einiger Großhändler des Galatzer Marktes periodisch hemmend auf den Verkauf des Holzgeschäftes nach dem Oriente eingewirkt hatten, so war doch dort der Bukowina ein dauerndes Absatzgebiet geschaffen. Die derart mindestens in einzelnen Örtlichkeiten erreichte intensivere Waldernte und die damit verbundene geklärtere Einsicht in die wirtschaftliche Bedeutung der Forste manifestieren sich nachher auch in der Aufstellung von eingehenderen Betriebsvorschlägen, wie sie unter Benützung und Vervollständigung der geodätischen Resultate der seinerzeitigen Waldmappierung unter anderen für das Revier Krasna im Jahre

1848 und für den Oberforstamtsbezirk Czernowitz im Jahre 1852 verfasst wurden. Desgleichen scheinen hierbei die Anordnungen Verwendung gefunden zu haben, welche in den Durchführungsverordnungen vom Jahre 1792 und 1805 zum Waldpatente vom 20. September 1782 erlassen und im benachbarten Galizien mit seiner vorgediehenen culturellen Entwicklung schon längst mit Erfolg verwertet worden waren.

Diese neueren Betriebseinrichtungsoperate basierten zwar immer noch auf der Schlageintheilung, doch war dieselbe nicht mehr rein schematisch, sondern es wurde überdies der Beschaffenheit der einzelnen Bestände, die man einer viel eindringlicheren Durchforschung und Beschreibung unterzog, Rechnung getragen. Die Schlagreihen wurden kürzer gemacht und dadurch mehrere Anhiebsorte geschaffen. Man näherte sich damit bereits der Zerlegung der Hiebszüge in — wenngleich sehr große — Abtheilungen (Blöcke). Zudem ward auf eine regelmäßige Hiebsfolge zur Erzielung einer normalen Altersclassenlagerung gesehen, und trachtete man frühere dagegen verübte Fehler so weit als möglich auszubessern. Ebenso wurde auch auf die Bestandesbegründung reichliche Sorgfalt verwendet, einerseits mit Begünstigung der natürlichen Verjüngung durch Überhalten von Samenbäumen, andererseits durch künstliche Verjüngung. Der geodätische Theil der Einrichtungswerke that sich gleichfalls vor jenen der älteren Periode durch erheblichere Genauigkeit und erweiterten Umfang hervor. Die Gliederung in Haupttheile und Ordnungen war nicht mehr auf den Karten allein durchgeführt, sondern auch in der Natur festgelegt, indem die Haupttheile durch Aufhaue, „die Gestellinien", in Ordnungen zerfällt, eine allerdings auf die wichtigsten Punkte beschränkte Versäulung angeordnet und die Situation der Sicherheitsmarken in den Kartenwerken registriert wurden. Das forstliche Detail wurde nicht mehr croquiert, sondern mit Messtisch und Boussole vermessen. Obwohl die Untertheilung der Ordnungen in die einzelnen Jahresschläge bloß in den Karten ersichtlich war, so gab dennoch die Versäulung genügende Anhalte, um die Schlagorte in der Natur richtig einzulegen. Da bei dieser wirtschaftlichen Eintheilung als Basis der jährlichen Nutzungsgröße die normale Jahresschlagfläche angenommen war, können die geschilderten Einrichtungsoperate als Flächenfachwerke — freilich primitiver Form — bezeichnet werden.

Während die Principien der aus dem Anfange des 19. Jahrhunderts stammenden Einrichtungswerke bei der Wirtschaft selbst — wie schon

erwähnt wurde — noch ziemlich geringe Berücksichtigung finden konnten, ist nunmehr auch der Fortschritt zu constatieren, dass Einrichtung und Wirtschaft bezüglich ihrer Entwicklung das gleiche Niveau einnahmen, wodurch es dem Wirtschafter ermöglicht ward, die von der Einrichtung aufgestellten Vorschriften und Fingerzeige in der Praxis zu befolgen. So kam es, dass in waldbaulicher Beziehung ebenfalls manches Gute geleistet wurde.

Nach den im Vorstehenden beschriebenen, um die Mitte des verwichenen Jahrhunderts durchgeführten Einrichtungsarbeiten trat abermals eine Stockung in der Entwicklung der Betriebseinrichtung ein. Im Jahre 1856 wurde zwar eine für alle Kronländer giltige Norm für die Vermessung, Schätzung und Betriebseinrichtung der Reichsforste vom Finanzministerium herausgegeben, doch hatte dieselbe keine erhöhte Einrichtungsthätigkeit zur Folge. Erst im Jahre 1866 wurden und zwar über Auftrag der k. k. Finanz-Landesdirection in Lemberg die Betriebseinrichtungsarbeiten wieder aufgenommen. So entstand in den Jahren 1866 und 1867 unter Zugrundelegung der Cameraltaxationsmethode für das Revier Kotzmann ein neues Operat. Von dem Flächenfachwerke war abgegangen worden, um die durch „ungleiche Bestandesgüte hervorgerufenen ungleichen Jahreserträge" zu vermeiden. Die großen Vorrathsüberschüsse sollten innerhalb eines Umtriebes in absteigenden Periodenerträgen aufgezehrt werden. Für die Ermittlung der Massen wurden eigene Localertragstafeln aufgestellt, und die Holzvorräthe der Bestände wurden theils im Wege gänzlicher Auszählung, theils unter Zuhilfenahme von Probeflächen ermittelt. Der geodätische Theil war im Anschlusse an die Catastervermessung der Jahre 1854 und 1855 mit rühmlicher Genauigkeit angefertigt.

Nach dieser bezüglich ihrer Absicht und der aufgewandten Sorgfalt gewiss schönen Leistung trat neuerdings eine Pause ein, die bis zum Jahre 1875 währte, in welchem die Fondsgüterverwaltung reorganisiert und für sie eine eigene Forsteinrichtungsabtheilung nach dem Muster der 1873 bei den k. k. Forst- und Domänendirectionen creierten forstlichen Taxations- und Einrichtungsbureaux gegründet wurde.

Das Jahr 1875 bildet einen Wendepunkt in der Entwicklung des Forsteinrichtungswesens der Bukowina nicht nur rücksichtlich der Organisation des letzteren, sondern auch in Bezug auf die Modalität der Arbeiten, indem die Grundlagen der erwähnten ersten, zumeist nicht evident geführten Operate als den wirtschaftlichen Verhältnissen nicht mehr entsprechend wieder verlassen werden mussten.

Die Geschichte der Forsteinrichtung nach dem Jahre 1875 folgt am besten den Darstellungen der Schrift[1]) „Verwaltung und Wirtschaft in den Forsten des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds". Im Entwicklungsgange, heißt es dort, der seitdem auf den Bukowinaer Fondsgütern durchgeführten Forsteinrichtungsarbeiten treten mit voller Schärfe drei Hauptperioden hervor. Die erste derselben umfasst den Zeitraum von 1876 bis einschließlich 1883, abgeschlossen durch das Erscheinen einer besonderen Norm für die Einrichtung der Karpathenforste; die zweite bis 1890 reichende Periode verläuft unter dem Einflusse dieser Norm und führt zu einer verbesserten Anwendung derselben; die dritte reicht bis zum Schlusse des laufenden Jahres[2]) und schließt einen Übergang zu den feineren Formen des Forsteinrichtungswesens ein.

Zu Beginn der ersten Periode ließen sich in den Fondsforsten dreierlei Kategorien erkennen. Der einen gehörten die schon damals wirtschaftlich ziemlich entwickelten Landforste im Norden an, welche vornehmlich hartes Brenn- und Eichennutzholz lieferten; zur zweiten zählten die infolge ihrer günstigeren Lage (an Floßstraßen oder anderen Verkehrswegen) schon im eigenen Ertrage stehenden Gebirgsforste; zur dritten Kategorie konnte man die Hintergebiete des Gebirges, die unerschlossenen Waldungen rechnen, wo man entweder lediglich Nebennutzungen oder höchstens Pottasche und Spalthölzer gewann.

Mit Rücksicht auf den Kostenaufwand, den die Forsteinrichtung verursacht, konnten vorerst wohl nur jene Forstwirtschaftsbezirke oder Theile von solchen in das Arbeitsprogramm aufgenommen werden, die schon eine active Stellung in der Wirtschaft einnahmen oder infolge bereits angebahnter Abstockungsverträge eine solche Stellung in nächster Zeit einzunehmen versprachen. Hier war die Aufwendung von Kosten gerechtfertigt. Den Betrieb in den nicht activen oder nur ganz untergeordnet activen Forstwirtschaftsbezirken zu regeln, lag keine, beziehungsweise keine genügende Veranlassung vor, die Einrichtungen konnten hier einem späteren Zeitpunkte vorbehalten werden.

---

[1]) Verwaltung und Wirtschaft in den Forsten des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds. Auf dem Hintergrunde einer allgemeinen Culturskizze des Landes mit Benützung officieller Daten beleuchtet von einem Fachmanne. Verlag der k. und k. Hofbuchhandlung W. Frick. Wien 1897.

[2]) Die Daten der zu Beginn des Jahres 1897 erschienenen Schrift reichen bis Ende 1896. Es lassen sich aber die Jahre 1897 und 1898 ohneweiters auch dieser Zeitperiode zurechnen. Die Red.

Nach diesen Grundsätzen wurde in der ersten Periode nahezu die Hälfte des Gesammtwaldstandes theils nach den Vorschriften der Betriebseinrichtungsinstruction vom Jahre 1878 definitiv eingerichtet, theils durchforscht und mit provisorischen Wirtschaftsplänen versehen.

Die bei den ersten Forsteinrichtungsarbeiten[1]) in den Karpathenforsten gesammelten Erfahrungen hatten gezeigt, dass die stricte Einhaltung des in der Instruction für die Vermarkung, Vermessung und Betriebseinrichtung der österreichischen Staats- und Fondsforste vorgeschriebenen Verfahrens hier viel zu umständlich und verhältnismäßig kostspielig sein würde, und man neigte sich auch in maßgebenden leitenden Kreisen alsbald der Ansicht zu, dass hier Ausnahmen von der Regel platzgreifen müssten.

Mit dem Erlasse vom 9. Juni 1883, Z. 373, ordnete denn auch das Ackerbauministerium in der Erwägung, dass der große Aufwand einer vollen Betriebseinrichtung mit allem, was drum und dran ist, unter den in diesen Gebieten obwaltenden Verhältnissen nicht gerechtfertigt erscheine, dass die gewöhnliche forsteinrichterische Bearbeitung besonders jener Waldantheile, in denen an eine ordnungsgemäße Benützung und Pflege noch nicht zu denken sei, sich als überflüssig darstelle, eine wesentliche Vereinfachung der geodätischen und taxatorischen Arbeiten an.[2])

Auf Grund dieser besonderen Vorschrift — nennen wir sie im Folgenden kurz die Karpathenvorschrift — wurden in der zweiten Arbeitsperiode die Vorerhebungen und geodätischen Aufnahmen für die provisorische Betriebseinrichtung der bisher noch nicht eingerichteten Fondsforste nach Maßgabe der verfügbaren Kräfte gepflogen und, nachdem durch die mittlerweile eingetretene, dem Ausbaue der Bukowinaer Localbahnen zu dankende wirtschaftliche Entwicklung des Landes die Erschließung vieler Forste nahegerückt war, eine Durchforschung aller noch nicht bearbeiteten Forste eingeleitet.

Außerdem wurde auch ein Theil der Landforste definitiv eingerichtet und die Revision in einigen Forstwirtschaftsbezirken vollzogen.[3])

---

[1]) Aus „Verwaltung und Wirtschaft in den Forsten des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds" w. o.

[2]) Vgl. Jahrbuch der Staats- und Fondsgüterververwaltung, I. Jahrgang 1893 und II. Band 1897. Die Red.

[3]) Vgl. auch die ausführlichere Darstellung in „Verwaltung und Wirtschaft in den Forsten des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds" w. o.

So war[1]) mit Schluss des Jahres 1890 der ganze Waldstand durchforscht und theils mit definitiven, theils mit provisorischen Betriebsplänen versehen.

Der bei den Erforschungen beobachtete Vorgang war derselbe gewesen wie bei den Provisorien der ersten Periode. Die Bestandesverschiedenheiten wurden in die im Maßstabe 1:25.000 aufgelegten photographischen Copien der Militäraufnahmskarten durch Schrittmessung und sonstige Anhalte im Terrain eincroquiert. Bei der Begehung der auf diesem Wege ausgeschiedenen Bestände wurden dieselben beschrieben und ocularíter auf Alter, Holzart, Schluss und Masse angesprochen, die auf der Karte einskizzierten Flächen planimetriert und unter Zugrundelegung der Gesammtcatasterfläche der Waldparcellen des Bezirkes ausgeglichen. Die Auswahl der Nutzungsflächen erfolgte sodann auf Grund des Altersclassenverhältnisses im Zusammenhange mit der Umtriebszeit nach den sonst üblichen Principien. Dort, wo Nutzungen in Aussicht standen, wurden die Schlagflächen an ihren äußeren Grenzen geodätisch aufgenommen und vermarkt.

So wie dann der Forstbetrieb sich immer mehr erweiterte und die vertragschließenden Firmen rigorosere Anforderungen bezüglich der Ausmarkung der ihnen zuzuweisenden Nutzungsflächen stellten, gieng man zu einer genaueren Bearbeitung dieser Operate über. Nach einem im Jahre 1892 im Sinne der Karpathenvorschrift und mit Benützung der früheren Vorerhebungen durchgeführten Provisorium für den Bezirk Mardzina sah sich die Fondsverwaltung veranlasst, bei Ausarbeitung sogenannter provisorischer Forsteinrichtungsoperate den bisherigen Rahmen in geodätischer Beziehung zu erweitern. Unter Zugrundelegung einer eigenen Triangulation wurden zum mindesten die Hiebszugsgrenzen der für die nächsten Perioden in Betracht kommenden Blöcke im Anschlusse an das Triangulierungsnetz und sodann die Abtheilungsgrenzen in den Decennalflächen aufgenommen und festgelegt, ferner — soweit dies erforderlich — die Altholzgrenzen über den ganzen Bezirk hin aufgenommen und endlich auch die anderen Details an Grenzen und Ausscheidungen — sofern es für die erste Wirtschaftsperiode nöthig war — angeschlossen.

Aber auch dem taxatorischen Theile wurde mehr Sorgfalt zugewandt. Wenn auch im großen und ganzen die Ocularschätzung beibehalten war, hatte sich diese doch auf die Ermittlung der Massengehalte

[1]) Aus der vorbezeichneten Schrift.

durch Vergleichsgrößen zu stützen, welche mittelst des Massencurvenverfahrens gewonnen waren.

Im Zeitraume 1891 bis 1898 wurden nach letzterem Verfahren die Wirtschaftsbezirke Wama und Watramoldawitza, nach der 1883er Karpathenvorschrift die Bezirke Frassin und Stulpikany provisorisch, der Wirtschaftsbezirk Hardeggthal aber definitiv eingerichtet; in den Bezirken Zuczka, Rewna, Franzthal und Illischestie gelangten gewöhnliche Hauptrevisionen, in Oberwikow, Fratautz, Putna, Straza, Seletin (Betriebsclasse A) und Jakobeny (Betriebsclasse B) umfassende Waldrevisionen zur Durchführung.

Nebstdem wurden anlässlich des Abschlusses von Holzabstockungsverträgen in einigen Bezirken Nutzungsflächen vermessen und für die Wirtschaftsbezirke Kuczurmare, Franzthal und Petroutz vor Inangriffnahme der Revisionen fünfjährige Hauungs- und Culturpläne aufgestellt.

Mit Schluss des Jahres 1898 waren von der Gesammtwaldfläche des Directionsbereiches, welche nach der eigenen Vermessung 233.799 *ha* (232.298 *ha* Fonds-, 1.501 *ha* Staatsbesitz) beträgt, eingerichtet 215.037 *ha* und zwar:

a) definitiv:

Staatsforste	1.501 *ha*
Fondsforste	47.481 „
Insgesammt	48.982 *ha*

b) provisorisch nach der 1883er Karpathenvorschrift und nach dem erweiterten Verfahren:

Fondsforste	166.055 *ha*.

Noch einzurichten, jedoch durchforscht und mit provisorischen Hauungsplänen versehen sind die restlichen 18.762 *ha* (Fondsforste).

Der ersten zehnjährigen Revision wurden bis dahin unterzogen:

Staatsforste	1.501 *ha*
Fondsforste	44.367 „
Zusammen	45.868 *ha*.

IV. Die Forstwirtschaft.[1])

Die Möglichkeit zur Verwertung des vornehmlichsten Forstproductes, des Holzes, bot sich in der Bukowina in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und bis tief in die zweite Hälfte desselben nur in geringerem, wenngleich im ganzen ansteigendem Maße, dabei aber doch schon nach diversen Richtungen. Und diese gaben auch hierlands den wirtschaftlichen Benützungsformen der Forste das hauptsächliche Gepräge, nicht ohne dass gewisse andere Bedingnisse, wie vor allem die leichtere oder schwerere Zugänglichkeit der so verschiedenartig belegenen Waldgebiete, also vorzüglich die Bringungsverhältnisse, einen wesentlichen Einfluss übten. So führte denn die Bedarfsdeckung der Bevölkerung, welche seit der Erwerbung der Bukowina außerordentlich wuchs — von 75.000 Seelen im Jahre 1775 auf 370.000 im Jahre 1846 und auf 647.000 im Jahre 1890 — in den vorgeschobenen Landforsten im Norden und Osten der Bukowina vorwiegend zu größeren Kahlschlagsreihen, denen nicht selten ungeregelte femelschlag- oder plänterartige Hiebesformen vorausgegangen waren, in den südlichen und westlichen Gebirgsforsten meist zu plänterweisen Holzentnahmen.

Den bald nach der Übernahme des Landes eröffneten, Jahrzehnte hindurch ziemlich stark betriebenen Berg- und Hüttenwerken sowie den ebenfalls alsbald begründeten Glashütten lieferten umfangreiche Kahlflächen die benöthigten Gruben(Zimmer)-, Brenn- und Kohlhölzer; ersteren insbesondere die Forste von Jakobeny, Pozoritta und im Suchathale, letzteren, den Glashütten, jene von Krasna (Czudin), Karlsberg (Putna) und Fürstenthal (Mardzina).

Mit dem — nach einem Berichte der Cameralverwaltung Kimpolung vom 11. Juli 1815 — schon sehr alten Handel von Schiffbauhölzern nach dem Orient, der aber jedenfalls erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts etwas lebhafter wurde, giengen theils Kahlhiebe, theils Plänterungen einher. Sie fanden wohl vorwiegend oder ausschließlich in den um Dornawatra an der flößbaren Bistritz gelegenen Waldungen statt, vor allem die leichtest bringbaren Theile derselben, desgleichen die besten Holzsortimente heranziehend.

---

[1]) Quellen: Schindler Karl, Die Forste der in Verwaltung des k. k. Ackerbauministeriums stehenden Staats- und Fondsgüter. Wie bei I 1 bis 3 angegeben.

Verwaltung und Wirtschaft in den Forsten des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds. Wie zu I 1 bis 3 angegeben.

Ferners die zu II angeführte Abhandlung im Jubiläumswerke.

Die Gewinnung von Pottasche sowie von Spaltwaren entnahm den Wäldern mittelst Plänterungen ihren Tribut, dessen Spuren vielfältig überaus verderbliche waren und blieben.

Es sind also — in ihrer damaligen Durchführung — weit überwiegend rohe Wirtschaftsformen, mit denen wir es hier zu thun haben. Und es konnte nicht anders sein. Zwar fehlte es von oben herab an zuweilen ganz vortrefflichen Anregungen selbst bis in das ausgehende 18. Jahrhundert zurück, insbesondere wieder während des leider nur kurzen Bestandes des schon im zweiten Abschnitte berührten Ministeriums für Landescultur und Bergwesen keineswegs. Doch die trübe politische Constellation, der so schüttere Stand an besser vorgebildeten Verwaltungs- und Schutzorganen, zusammenhangend mit den relativ ziemlich geringen, von den meist äußerst schwierigen Absatzverhältnissen gedrückten Erträgen, verhinderten, wie begreiflich, jede ausgiebigere, gedeihliche Entfaltung der Wirtschaft, mithin ebenso die Verfeinerung ihrer Formen.

Und so umsäumen denn die oben erwähnten Nutzungen in der Hauptsache auch nur die Ränder des ausgedehnten Staats- und Fondsbesitzes in der Bukowina; dem gewaltigen Stocke der tiefer einwärts gelegenen Gebirgswaldungen ward bloß da und dort die leichter transportable Spaltware und Pottasche entnommen, im übrigen war dieses mächtige Waldgebiet noch gänzlich unerschlossen.

Da ward mit der 1867 eröffneten Lemberg—Czernowitz—Jassy-Eisenbahn ein neues, bedeutsames Bindeglied zwischen dem Westen Europas und den abseits liegenden östlichen Ländern bis hinüber an das Schwarze Meer geschaffen. Das konnte und sollte eine kräftige Vorbedingung der wirtschaftlichen Entwicklung des Kronlandes überhaupt werden.

Und eine zweite Vorbedingung für die Entwicklung der Forstwirtschaft im besonderen bot die im Jahre 1875 vollzogene Reorganisation des Staatsforstverwaltungsdienstes in der Bukowina. Sie gab die Durchführungsorgane wenigstens für den ersten Beginn eines stärkeren Betriebes.

Nun gieng zunächst noch eines ab: eine den großen Waldverhältnissen entsprechend leistungsfähige Holzindustrie.

Sie war vorerst nicht so einfach ins Dasein zu rufen. Im Lande selbst fanden sich ursprünglich keine in Betracht kommenden Unternehmer, sie mussten also außerhalb der Bukowina und im Auslande gesucht werden. Zur Begründung eines sicheren Gewinn verheißenden Industriebetriebes

bedurfte es ebensowohl bedeutender Geldmittel als voller Geschäftskenntnis und umfassender Verbindungen mit den entfernten, damals hauptsächlich im Oriente zu beschickenden Marktplätzen.

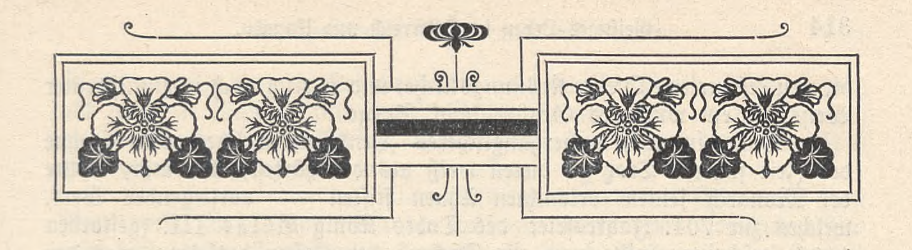
Bei den in den Siebziger- und vorzüglich in den Achtzigerjahren mit einer Anzahl großer Industrieller eingeleiteten Verhandlungen postulierten diese nun, um die zu schaffenden kostspieligen Bringungsanlagen und sonstigen Werkseinrichtungen nach Thunlichkeit zu fructificieren, neben der Gewährung ansehnlicher, wohl nicht so schwer zu bietender Nutzungsflächen vor allem deren weitestgehende Concentration.

Letztere bedurfte immerhin einiger Erwägung. Aber die Staatsforstverwaltung stand hier vor der Wahl: entweder einen raschen Umschwung der Dinge durch die ungesäumte Sicherung eines in der Folge zu geradezu großartiger Entwicklung gelangenden Industriebetriebes und zugleich ein sofortiges starkes Ansteigen der Forstrenten zu ermöglichen, auf welches sie zu dem durch die stetig wachsenden Anforderungen gegenüber dem Religionsfondsvermögen hingedrängt wurde, oder diese Chancen von der Hand zu weisen, einer vielleicht nur sehr langsamen, ja ungewissen Fortbildung der Holzindustrie den Weg offen zu lassen, damit jedoch die befriedigende Verzinsung der ihr anvertrauten gewaltigen Waldschätze auf unbestimmte Zeit hinauszuschieben.

Ersteres zu thun und auf die Wünsche der Kaufwerber, soweit es noch zulässig war, einzugehen, ist da zweifelsohne das Richtigere gewesen.

(Schluss folgt.)





Geistiges Leben in Österreich und Ungarn.

Ein neues Prachtwerk aus Ungarn.

Von Ernest Szattinger.

Budapest.

„Zur Erinnerung an König Béla III." Mit Allerhöchster Unterstützung seines erhabenen Nachfolgers, Kaisers und Apostolischen Königs Franz Josef I. im Auftrage der ungarischen Regierung redigiert von Julius Forster. Budapest 1900. 8 und 359 Seiten. 13 Bilder und 1 Stammtafel. [1])

Das Werk, welches wir in nachfolgenden Zeilen besprechen wollen, ist nach jeder Richtung hin als mustergiltig, als ein Prachtwerk zu bezeichnen. Es vereinigt gediegenen Inhalt mit einer Eleganz der Ausstattung, welche dem ungarischen Buchgewerbe zur höchsten Zierde gereicht, wie die tüchtigsten Kräfte sich vereinigt haben, um den textlichen Inhalt, ebenso die Bilderbeilagen zur obersten Stufe der Vollendung emporzuheben.

In der schwungvoll gehaltenen Einleitung macht uns der Redacteur des Werkes, Julius Forster (Vicepräsident der Landescommission für Kunstdenkmale und Präsident der Krönungskirchenbaucommission), mit der Genesis des umfangreichen Werkes bekannt.

Bereits den 25. Mai 1897 hatte Seine Majestät in einem Handschreiben an den damaligen Ministerpräsidenten in Ungarn, Baron Desider Bánffy, angeordnet, dass die vor kurzer Zeit aufgefundenen irdischen Überreste seines Ahnen König Bélas III. und der Gemahlin desselben betreffs ihrer Wiederbestattung allerhöchstseiner eigenen Verfügung vorbehalten bleiben sollen. Die Wahl des Monarchen fiel auf

---

[1]) III. Béla magyar király emlekezete. Dicsőségesen uralkodó utódja I Ferencz József Császár és Apostoli király legmagasabb segélyével a Magyar kórmány megbizásából szerkesztette Forster Gyula. Budapest 1900. 8 és 359 lap. 13 kép, 1 származásu tábla.

die neu restaurierte Ofener Krönungskirche, und er trug auch in munificenter Weise für ein würdiges Grabdenkmal Sorge.

Doch ein noch unvergänglicheres Denkmal, welches dem Zahne der Zeit sicherer Trotz zu bieten weiß als der härteste Marmor, wollte der Monarch seinem erlauchten Ahnen stiften — vorliegendes Werk, welches zur 704. Jahresfeier des Todes König Bélas III. (gestorben 1196) erscheinen sollte, und zur Deckung der Kosten desselben wies der Monarch in einer Zuschrift an den kön. ung. Cultus- und Unterrichtsminister Dr. Julius Wlassics am 5. December 1897 3000 fl. an.

Dies im kurzen der Inhalt der Einleitung.

Von der nämlichen berufenen Feder rührt der nunmehr folgende Aufsatz über „die Krönungskirche zu Stuhlweißenburg" als den Fundort und die ursprüngliche Begräbnisstätte des Königs Béla III. und seiner Gemahlin her.

Diese Krönungskirche ist eine der ersten in Ungarn erbauten Kirchen gewesen; einen Beweis davon liefert, dass bereits im Jahre 1031 König Stephan I. der Heilige und seine Gemahlin der Kirche jenes Messgewand, von Gisellas eigener Hand gestickt, schenkten, welches heute unter den ungarischen Krönungsinsignien als Krönungsmantel fungiert. Der heilige König selbst wurde in der Krönungskirche zu Stuhlweißenburg begraben und nach ihm noch viele ungarische Könige.

Doch ein trauriges Los hatten die Kirche und die in ihr ruhenden Überreste der Herrscher. Schon in den ersten Jahrhunderten ihres Bestehens hatte sie vielfach von Feuersbrünsten zu leiden, aber auch räuberische Eingriffe von Menschenhand blieben ihr nicht erspart, und sogar Joannes, der Hüter der Kirche, soll das Grab Karl Roberts geplündert und aus demselben eine Krone von wundervoller Arbeit entwendet haben.

Bald nach dem Tode des Königs Matthias, welcher gleichfalls zu Stuhlweißenburg begraben wurde, kam im Jahre 1490 die Stadt in die Hände Kaiser Maximilians, wurde jedoch im September 1491 von den Ungarn zurückerobert. Doch bald sollte die Stadt ein furchtbareres Geschick treffen — 1543 kam sie in die Hände der Türken.

Erst 1601 eroberten die Christen selbe wieder, aber vorher sprengten die Türken den königlichen Palast und den westlichen Theil der Kirche mit Schießpulver in die Luft, und — wie der Chronist Istuánffy sagt — die Flammen verzehrten die weltberühmte Kirche der Gottesmutter und Jungfrau. Was von der Kirche noch stehen blieb, desgleichen die Königsgräber wurden nach dem Sturme von den Wallonen geplündert. Und in demselben Jahre fiel Stuhlweißenburg abermals an die Türken und verblieb in deren Besitz bis zum 9. Mai 1688.

Als Trümmerhaufen gewannen die Christen Stadt und Kirche zurück. Die Basilika war sozusagen vom Erdboden verschwunden, und als 1777 Maria Theresia das Stuhlweißenburger Bisthum gründete, erhielt der Bischof die Stadtpfarrkirche zu seiner Kathedrale. 1800 ward der bischöfliche Palast erbaut und zum Baue das Material — den Ruinen der Basilika entnommen. Noch 1800 standen die Säulen der

Kirche aufrecht, war die Kapelle Ludwigs des Großen vorhanden, doch als auch die Säulen für andere Bauzwecke verwendet wurden, gerieth die Kapelle so sehr in Verfall, dass Bischof Milassin (1790 bis 1810) gezwungen war, selbe abbrechen zu lassen.

Und so war von der alten Basilika oberhalb des Erdbodens keine Spur mehr zurück, und selbst die theilweise unter dem bischöflichen Palaste befindlichen Fundamente konnten erst durch Nachgrabungen neuerer Zeit festgestellt werden.

Nachdem uns der Verfasser dergestalt mit dem traurigen Lose der Basilika bekannt gemacht hat, geht er an Hand der alten Chroniken, Documente, Miniaturen ꝛc. auf die Beschreibung der Kirche selbst sowie auf die verschiedenen Phasen über, welche sie von außen und von innen während ihres Bestandes durchzulaufen hatte.

Dr. Béla Czobor bespricht sodann „die Stuhlweißenburger Ausgrabungen". Bereits im Jahre 1862 hatte Professor Emmerich Henszlmann, ein anerkannter Meister auf diesem Gebiete, die Ausgrabungen zu Stuhlweißenburg begonnen und im Jahre 1874 wieder fortgesetzt. Die Resulte jener Ausgrabungen sind es, welche Dr. Czobor in seinem Aufsatze in äußerst interessanter Weise den Lesern vorführt.

Schon im Jahre 1860 hatte Professor Henszlmann vom 7. September bis 15. November mit den Ausgrabungen begonnen, musste selbe jedoch einstellen, weil der damalige Bischof von Stuhlweißenburg die Fortsetzung unter seinem Palais und Garten nicht gestattete, und doch ließen die bisherigen Forschungen mit mathematischer Gewissheit erkennen, dass der wichtigste und interessanteste Theil von den Überbleibseln der alten Basilika unter dem bischöflichen Palais und Garten verborgen liegt.

Während dieser kaum zwei Monate währenden Grabungen waren der südliche Theil der Kirche und beiläufig ein Viertel der halbkreisförmigen Apsis aufgedeckt worden, und man ist zu dem Resultate gelangt, dass fünf nacheinander erbaute Kirchen angenommen werden müssten:

1. Die von Stephan dem Heiligen erbaute alte altchristliche Basilika. 2. Eine noch vor Béla III. in romanischem Stile erbaute Kirche. 3. Eine gegen Ende des 12. oder Anfang des 13. Jahrhunderts erbaute Kirche rein romanischen Stiles. 4. Eine zur Zeit Karl Roberts im 14. Jahrhundert im Spitzbogenstile erbaute und schließlich 5. die zu Matthias' Zeiten in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts im Spätspitzbogenstile erbaute Kirche.

Doch beruhte dies auf einem Irrthum, und die an zweiter Stelle erwähnte Kirche erwies sich als ein Missverständnis, während das Vorhandensein von Überresten der übrigen vier Kirchen sich als zutreffend erwies.

1862 fand Professor Henszlmann einen Theil der nach Osten gewandten Apsis sowie die Überreste des daran stoßenden Eckthurmes der südöstlichen Seite, woraus sich — in Übereinstimmung mit den Chroniken und Miniaturen — ergab, dass selbe thatsächlich vier Eckthürme gehabt hat.

Der Verfasser geht sodann auf die vom 15. September bis 12. November 1874 dauernden Ausgrabungen Professor Henszlmanns über, deren Augenzeuge er war, und unterzieht sie einer eindringenden Besprechung. Bei diesen Ausgrabungen, welche bereits unter dem bischöflichen Garten stattfanden, wurde der nördliche Theil des Innenraumes der Apsis aufgedeckt.

Zahlreiche künstlerisch ausgeführte Illustrationen tragen zum leichteren Verständnisse des Textes in hervorragender Weise bei.

Mit dem eigentlichen Gegenstande des Gesammtwerkes, mit König Béla III., beschäftigt sich der nunmehr folgende Aufsatz „Béla III. und seine Familie“ von Julius Pauler.

Der gelehrte Verfasser unterscheidet unter den Königen aus dem Hause Árpád zwei Geistestypen: der eine ruhigen, etwas schroffen Gemüthes, rein östliche Rasse, der andere lebhafter, selbst begeistert und fähig, anderen Begeisterung einzuhauchen. In beiden finde sich jedoch das Charakteristische der magyarischen Rasse. Das Herrenthum, die Würde, die Energie. Als Vertreter beider Typen werden Stephan der Heilige und Ladislaus der Heilige bezeichnet.

Béla III., dem ersten Typus zugehörend, ist um 1150 geboren. Sein Vater war Geisa II., seine Mutter Euphrosine (Fruzsina), die Tochter des russischen Großfürsten Mistislaff. Als Geisa II., kaum 33 Jahre alt, am 31. Mai 1162 starb, hinterließ er vier Söhne, Stephan, Béla, Árpád und Geisa, und vier Töchter.

Nach des Vaters Willen sollte Stephan sein Nachfolger werden, doch theils die Onkel desselben — Ladislaus und Stephan — theils der griechische Kaiser Manuel traten Stephan entgegen, welcher erst im Jahre 1163 auf den Thron gelangen konnte. Manuel, welcher um jeden Preis das südliche Ungarn — Syrmien — in seinen Besitz bringen wollte, rückte mit einem Heere bis Belgrad vor, machte indes halt und beschloss, seine Pläne auf friedlichem Wege, durch eine Heirat, zu verwirklichen. Er schickte an den ungarischen Hof Botschaft, man möge ihm den Herzog Béla zusenden, er werde demselben seine Tochter Maria zur Gemahlin geben.

Die Ungarn waren damit einverstanden und ebenso damit, dass Béla das ihm von seinem Vater überwiesene Erbtheil, Croatien, Dalmatien und das Küstenland, behalte. So kam Béla als Kind nach Constantinopel, sein dem griechischen Ohre „barbarisch“ klingender Name ward in Alexius umgewandelt und ihm die Würde eines Despoten — im byzantinischen Reiche die höchste Würde nach dem Cäsar — verliehen.

1165 setzte Manuel für den Fall seines Todes seine Tochter Maria zur Nachfolgerin ein und verordnete, dass alle Großen des Reiches ihr und ihrem Verlobten — Béla Alexios — Treue schwören sollten. Doch schon vier Jahre später wurde Manuel ein Sohn geboren, und mit dem Heranwachsen des Kindes änderten sich Manuels Pläne. Wohl verlieh er dem Béla noch den Rang eines Cäsars, räumte ihm aber keine eigentliche Machtstellung ein.

Da kam die Botschaft, dass Stephan IV. am 4. März 1172 gestorben sei, für Manuel ein günstiger Anlass, sich des ihm nunmehr unbequem gewordenen Béla auf vortheilhafte Weise zu entledigen. Wohl stellte Euphrosina in der Person ihres jüngsten Sohnes Geisa dem älteren Sohne einen Thronprätendenten entgegen, doch Béla hatte viele Anhänger im Lande. Unterstützt von einem griechischen Heere, kam er nach Ungarn, setzte Mutter und Bruder gefangen und ließ sich im Jahre 1173 krönen.

In erster Ehe war Béla III. mit Anna von Chatillon verheiratet, welche 1184 starb. Nach ihrem Tode gieng er eine zweite Ehe mit Margareta, der Tochter Ludwigs III. von Frankreich, ein. Während die zweite Ehe kinderlos blieb, waren der ersten Ehe sieben Kinder entsprossen, vier Söhne Emmerich, Andreas, Salomon und Stephan, und drei Töchter. Von den Töchtern wurde Margareta die Gemahlin des griechischen Kaisers Isaak Angelus und Constantia jene des Königs Ottokar von Böhmen.

Béla III. rüstete sich eben, mit einem großen Heere an der Befreiung Jerusalems theilzunehmen, als er am 23. April 1196 starb.

Mit der ersten Gemahlin Bélas III., Anna von Chatillon, beschäftigt sich Julius Forster in dem folgenden Aufsatze „Königin Anna und ihre Familie".

Anna von Chatillon stammte aus dem Geschlechte der Guiscard, väterlicherseits aus dem Hause Chatillon.

Eine dieser Familien war bereits früher mit Ungarn in Verbindung gekommen und zwar die Familie Guiscard — jenes alte normännische Geschlecht — indem König Coloman Busilla, die Tochter Roger Guiscards, zur Frau genommen hatte.

Aus der Familie Chatillon erlangte Raynald de Chatillon die Hand der Tochter und Erbin Boemunds II. von Antiochien — aus dem Geschlechte der Guiscard — namens Constantia. Nicht lange sollte er im Besitze Antiochiens bleiben, da er gezwungen ward, die Oberherrlichkeit des griechischen Kaisers anzuerkennen, auch gerieth er bald selbst in die Gefangenschaft Nureddins, in welcher er starb. Constantia folgte ihm kurz nachher im Tode nach.

Der Verfasser führt uns sodann noch die ferneren Sprösslinge der beiden Familien Guiscard und Chatillon in ihren Lebensschicksalen vor und begleitet seine Schilderung mit äußerst gediegenen Illustrationen.

Wenn ein früherer Aufsatz uns eine kurze Lebensskizze Bélas III. gegeben, so stellt uns Ludwig v. Thallóczy in der Abhandlung „Béla III. und der ungarische Staat" denselben nunmehr in seiner staatsmännischen Wirksamkeit dar.

Nachdem er nochmals das Leben Bélas III. bis zu dessen Thronbesteigung einer eingehenden Besprechung unterzogen, schildert er uns das Misstrauen, mit welchem die drei Hauptfactoren des ungarischen Reiches, die königliche Familie, die hohe Geistlichkeit und die Magnaten, den „Fremden", den „Griechen" empfiengen.

Was die königliche Familie betrifft, durchkreuzte sein Erscheinen den Plan der Königin-Mutter, nach dem Tode Stephans IV. ihren jüngsten Sohn Geisa auf den Thron zu erheben.

Die hohe Geistlichkeit, den Primas Lukas Bánffy an der Spitze, hasste in ihm den „schismatischen Griechen" und war selbst durch den päpstlichen Stuhl zu keiner Änderung ihrer Denkungsweise zu bewegen.

Und die Herren — die öffentliche Meinung — wie hätten sie einen Königssohn aus dem Hause Árpád freudig empfangen sollen, der seinerzeit als zukünftiger Eidam Manuels ein Heer gegen sein Vaterland geführt hatte, von dem man sich in die Ohren zischelte, er sei Mitwisser und Mitschuldiger an dem plötzlichen Tode seines Bruders gewesen!

Béla gelang es, alle drei Parteien zu entwaffnen.

Seiner Familie gegenüber gieng er willensstark zu Werke. Der Bruder ward gefangen gesetzt, die Mutter verbannt.

Die hohe Geistlichkeit eines Besseren zu belehren, von seiner katholischen Rechtgläubigkeit zu überzeugen, stand ihm Papst Alexander III., einer der selbstbewussesten und energischesten Männer, welche jemals den Stuhl Petri eingenommen, und dessen Wohlwollen Béla zu erlangen verstanden hatte, aus allen Kräften bei.

Was die Magnaten betrifft, beobachteten selbe einstweilen eine abwartende, passive Haltung, ohne offene Widersetzlichkeit zu zeigen.

Zudem blieb seine und des Reiches Lage auch nach außen hin keine günstige. Vom Meere war Ungarn abgesperrt, denn in Dalmatien herrschte ein Statthalter Manuels, die Österreicher und die Böhmen waren Béla nicht wohlgesinnt und hatten die Partei seines Bruders ergriffen.

Zum Glücke waren seine Widersacher, insbesondere der deutsche Kaiser Friedrich Barbarossa und der griechische Kaiser Manuel, untereinander sowie mit dem Papste in steten Hader verwickelt, und kluges Lavieren, weises Vermitteln — wodurch er sich alle Parteien verpflichtete — sicherten Béla und seinem Reiche die Ruhe nach außen.

Als Manuel starb und im griechischen Reiche große Zerrüttung sich zeigte, gelang es Béla, auch Dalmatien und Croatien aus der Herrschaft der Griechen und Venetianer loszureißen und für Ungarn zurückzugewinnen.

So waren Bélas Bestrebungen nach außen hin vom besten Erfolge begleitet. Um jedoch gleicherweise die damalige innere Lage des Reiches, wenn auch nur flüchtig, zu beleuchten, wollen wir den folgenden Aufsatz Dr. Béla Czobors „Die heilige ungarische Krone und die Kroninsignien" übergehen — was der geneigte Leser indes nicht für eine abfällige Beurtheilung halten möge — und uns der nächsten Abhandlung des Dr. Remigius Békefi „Béla III. und die Cultur der ungarischen Nation" zuwenden.

Der Verfasser hat seine Abhandlung in stoffliche Gruppen gegliedert, und wir wollen der größeren Übersichtlichkeit halber bei unserem Referate die vom Verfasser gewählte Eintheilung beibehalten.

1. Kirche. Das Christenthum hatte sich seit mehr als anderthalb Jahrhunderten in Ungarn als eine Nation und Staat stützende Institution bewährt. Béla III. begrüßte daher mit Freuden das dritte lateranensische Concil, bemühte sich, die Streitigkeiten, die zwischen einzelnen Bischöfen und Äbten Ungarns entstanden, nach Kräften zu schlichten. Der traurigen Lage einzelner Capitel half er durch Schenkungen ab, gründete neue Bischofsitze und Propsteien, beförderte die Thätigkeit der geistlichen Orden auf jede Weise.

Eine seiner wichtigsten diesbezüglichen Maßnahmen war, dass er den Cistercienserorden aus Frankreich nach Ungarn berief, der bald eine segensreiche Wirksamkeit im Lande entfaltete.

2. Geistiges Leben. Wie überall im Mittelalter waren auch in Ungarn zwei Arten von Schulen vorhanden: die Kloster- und die Dom- oder Capitelschulen. Universitätsstudien konnten im Lande selbst nicht zurückgelegt werden, sondern musste hierzu eine ausländische Universität besucht werden, in erster Linie war damals Paris der Wallfahrtsort der bildungsgierigen Jugend. Zwischen Ungarn und Paris entwickelte sich bald ein reger Verkehr, wozu der Umstand, dass Bélas zweite Gemahlin, Anna, aus Frankreich stammte, wohl auch nicht wenig beitrug.

Was die Literatur betrifft, ist aus dieser Periode besonders erwähnenswert ein historisches Werk, „Gesta Hungarorum" von einem bisher unbekannten Namens gebliebenen Notar des Königs, „Regis Notarius." Eines der wichtigsten Werke zur Kenntnis der ungarischen Geschichte.

3. Jus und Nationalökonomie. Das moralische Gefühl war in Ungarn auf eine sehr niedere Stufe herabgesunken und die Sicherheit der Person und des Eigenthumes gering, als Béla III. den Thron bestieg. Schwer lag daher die Hand des Königs auf den Missethätern und Räubern, als er deren Verfolgung und Ausrottung begann. Zu Stuhlweißenburg hielt er Gerichtstage, auf welchen Anordnungen getroffen und Klagen angehört wurden, was auch an anderen Orten des Reiches der Fall war. Außer dem Könige spielte der Palatin eine bedeutende richterliche Rolle.

Noch immer waren wie zu Stephans des Heiligen Zeiten König und Staat eines und dasselbe, der König zugleich der Grundherr über den größten Theil des Landes.

Die Städter sowie die zeitweilig sich aufhaltenden Fremden standen im directen Abhängigkeitsverhältnisse zu ihm; der Adel näherte sich ihm von Tag zu Tag mehr und trat in seine Dienste.

Was den volkswirtschaftlichen Zustand der damaligen Zeit betrifft, liefern uns die Jahresausweise über die Einkünfte der hohen Geistlichkeit ein anschauliches Bild hiervon.

Der Graner Erzbischof bezog aus der Münzstätte 6000 Mark, das Einkommen des Kalocsaer Erzbischofes betrug 2500 Mark, des Erlauer Bischofes 3000 Mark, des Waizner Bischofes 700 Mark, des Fünfkirchner Bischofes 1500 Mark, des Raaber Bischofes 1000 Mark,

des Veszprimer Bischofes 1700 Mark, des Neutraer Bischofes 2000 Mark u. s. w.

Diese Summen zeigen deutlich, dass in unserem Vaterlande zu jener Zeit nicht die Geldwirtschaft, sondern die Landwirtschaft vorherrschend war. Und an dem Emporblühen der Landwirtschaft hatte der — wie bereits bemerkt — durch Béla III. ins Land gerufene Cistercienserorden keinen geringen Antheil.

Von der Blüte der Mühlenindustrie zeugt der Umstand, dass der König, als die Kreuzfahrer durch Ungarn zogen, zu Gran ohne Mühe zwei große Speicher mit Mehl füllen und außerdem ihnen an der Landesgrenze noch viele Wagen voll Mehl schenken konnte.

Die Züge der Kreuzfahrer hatten auch für den Handel Ungarns die Bedeutung, dass die Kaufleute Ungarns mit den deutschen, ja selbst den flandrischen Städten in Verkehr kamen.

Es ist also im großen ganzen ein befriedigendes Bild, welches uns der Culturzustand Ungarns zur Zeit Bélas III. gewährt.

Es sind die bisher skizzierten Abhandlungen die wichtigsten des Werkes oder jedenfalls diejenigen, welche für das nichtungarische Publicum das meiste Interesse darbieten. Ich begnüge mich daher damit, von den übrigen Abhandlungen nur die Namen der Verfasser sowie die Titel anzugeben.

Ladislaus Fehérpataky: Die Documente König Bélas III.

Dr. Ladislaus Réthy: Die Münzen König Bélas III.

Dr. Béla Czobor: Die Graner Basilika.

Julius Forster: Die Schicksale der königlichen Gebeine.

Aurel Török: Die irdischen Überreste Bélas III. und seiner ersten Gemahlin.

Dr. Béla Czobor: Der Todtenschmuck Bélas III. und seiner ersten Gemahlin.

Geisa Nagy: Die Waffen König Bélas III. und die Rüstungen der Könige aus dem Hause Árpád.

Julius Forster: Die Übertragung der Asche König Bélas III. und seiner Gemahlin in die Krönungskirche.

Julius Forster: Die Krönungskirche in der Ofener Festung.

Remigius Békefi: Das Begräbnis Bélas III.

Geisa Nagy: Die Nachkommen Bélas III. in den europäischen Herrscherhäusern.

Julius Forster: Die Großwardeiner Kirche König Ladislaus' des Heiligen.

Dr. Béla Czobor: Brustbild König Ladislaus' des Heiligen als Reliquiarium.

Julius Forster: Grabmale aus dem Hause Árpád.

✤

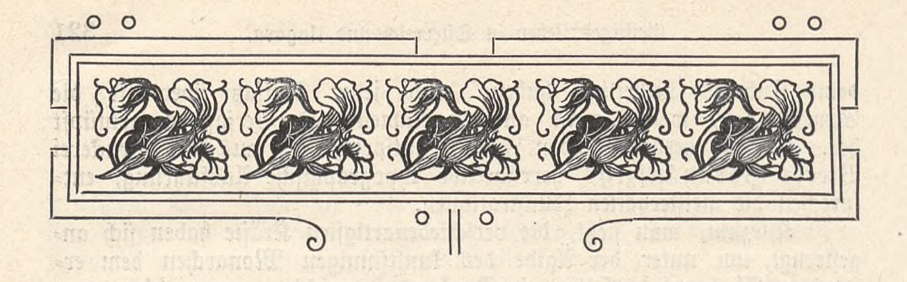
Wenn wir zum Schlusse nochmals das ganze Werk sowohl in Bezug auf seinen geistigen Gehalt, als auch auf seine äußere Ausstattung einer Prüfung unterziehen, müssen wir unsere unverhohlene Bewunderung zum Ausdrucke bringen. Es sind Namen ersten Ranges, welche sich an

dem Inhalte betheiligt haben, und jeder Aufsatz übertrifft die Erwartungen, welche man an den Namen des Verfassers geknüpft hat. Diesem hervorragenden Inhalte entspricht die aus der Druckerei Victor Hornyánszkys herrührende typographische Ausführung, entsprechen die meisterhaften Illustrationen.

Kurzum, man sieht, die verschiedenartigsten Kräfte haben sich angestrengt, um unter der Ägide des kunstsinnigen Monarchen dem erlauchten Ahnherrn desselben ein Denkmal zu errichten, von welchem man mit Recht sagen kann:

„Monumentum aere perennius.''





Österreichische und Ungarische Bibliographie.

Archeografo Triestino. (Triestiner Archäograph.) (Italienisch.) Herausgegeben von der Gesellschaft „Minerva". Neue Folge. XIII. Band, 1. Heft Triest 1901. Dr. Peter Tomasin: Geschichtliche Notizen über den Ordensconvent der Minoriten zu Sta. Maria del Soccorso und in der Cella Vecchia in Triest sowie zu Sta. Maria di Grignano. (Fortsetzung und Schluss.) — G. Vesnaver: Das Adelsgeschlecht der Candido von Portole. — Hugo Inchiostri und Prof. A. G. Galzigna: Die Statuten von Arbe. Mit Vorrede und einem Anhange unveröffentlichter oder verloren gegangener Documente. — M. Tamaro: Ursprung und erste Schicksale der istrianischen Gemeinden. — Dr. Johann Morosini: Zur 6. Centennarfeier der Göttlichen Komödie. Die Dante-Legende in der Julischen Region. — G. Vassilich: Über die Rumänen in Istrien. Historisch-bibliographischer Abriss.

Bullettino di Archeologia e Storia Dalmata. (Monatsbericht über dalmatische Archäologie und Geschichte.) (Italienisch.) Herausgegeben von Prof. Fr. Bulić. XXIV. Jahrgang. October-November, Nr. 10 und 11. Spalato 1901. Grabstätten „in horto Metrodori" zu Salona. — Unedierte Inschriften: Salona, Campagna von Spalato, Pons Tiluri. — Funde betreffs des diocletianischen Palastes zu Spalato. — Antike Funde in der Campagna von Clissa. — Die diocletianische Wasserleitung zwischen Salona und Spalato. — Die Porta Terraferma Sanmichelis in Zara; Das Festungsthor von Zara; Das Portal S. Nicolò bei Sebenico.— Über das „Goldene Buch" von Spalato. — Antike Funde am See von Prukljan. (Croatisch.) — Recension des Werkes „La Dalmatie de l'a. 1797 à 1815". — Urkunde des Erzherzogs Ernst an Fausto Veranzio. — Unsere Monumente in der k. k. Centralcommission. (Croatisch.)

Rivista Dalmatica. (Dalmatinische Revue.) (Italienisch.) II. Jahrgang, 5. Heft. Zara 1901. V. Brunelli: Mons. Stefano Paulovich-Lucich. — G. Sabalich: Die Akademien Zaras (II). — A. Cippico: Regenbogen (Gedicht). — U. Battara: Aus Liebe und aus Rache (Novelle). — P. Kaer: Die Inseln Caprie, Cacan und Orut. — D. Vucassovich: Der Freund des Mannes (Monolog). — Bibliographisches. — Notizen.

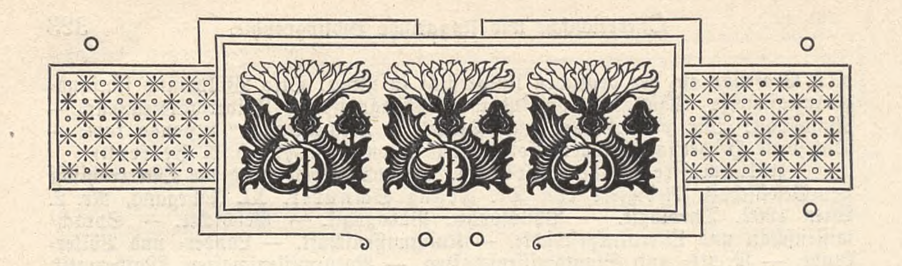
Die Cultur. Zeitschrift für Wissenschaft, Literatur und Kunst. Herausgegeben von der Österreichischen Leo-Gesellschaft. III. Jahrgang, 3. Heft. Wien und Stuttgart 1902. Hirn, Dr. Josef, o. ö. Professor an der Universität Wien: Der Katholicismus und das 20. Jahrhundert. — Muth, Dr. Richard v., Director des Landes-Lehrerseminars in St. Pölten: Die neue deutsche Rechtschreibung. — Helfert, Geh. Rath Josef Freiherr von: Erlebnisse und Erinnerungen. II. Ministerium Schwarzenberg-Stadion. 10 bis 13. — Kralik, Dr. Richard v.: Altnordische Dichtkunst. (Schluss.) — Grimmich, Dr. Virgil,

o. ö. Professor an der deutschen Universität in Prag: Otto Willmanns fünfundzwanzigjährige Thätigkeit am Prager Pädagogischen Universitätsseminar. — Rundschau: Wie das „Wetzer und Welte'sche Kirchenlexikon" zustande kam. — Das neue Herder'sche Conversationslexikon. (Von Jos. Freih. v. Helfert.)

Allgemeines Literaturblatt. Herausgegeben durch die Österreichische Leo-Gesellschaft. Redigiert von Dr. Franz Schnürer. XI. Jahrgang, Nr. 2. Wien 1902. Theologie. — Philosophie. Pädagogik. — Geschichte. — Sprachwissenschaft und Literaturgeschichte. — Kunstwissenschaft. — Länder- und Völkerkunde. — Rechts- und Staatswissenschaften. — Naturwissenschaften, Mathematik. — Medicin. — Militärwissenschaften. — Technische Wissenschaft, Ökonomik. — Schöne Literatur. — Inhaltsangabe von Fachzeitschriften. Bibliographie.

Mittheilungen des Vereines für Geschichte der Deutschen in Böhmen. Nebst der literarischen Beilage. Redigiert von Dr. A. Horčička und Dr. O. Weber. XL. Jahrgang, Nr. II. Prag 1901. Bürgerlicher Landbesitz im 14. Jahrhundert. Zur Ständefrage jener Zeit. (Schluss.) Von Julius Lippert. — Adalbert Stifter. Sein Leben und seine Werke. (Fortsetzung.) Von Alois Raimund Hein. — Schreiben des Duc de Silva Tarouca im Auftrage der Kaiserin Maria Theresia an den Artillerie-Oberst und Baudirector Balthasar Neumann zu Würzburg. Von Cornelius Will. — Eine lustige Comedie von Joh. Christ. Alois Mickl († 1767). Herausgegeben von P. Rudolf Schmidtmayer. — Dr. Wenzel Katzerowsky †. Von Dr. A. Horčička. — (Literarische Beilage.) Köpel Karl: Urkundenbuch der Stadt Budweis in Böhmen. I. Band, 1. Hälfte (1251 bis 1391). Von Dr. A. Horčička. J. J. Ammann: Volksschauspiele aus dem Böhmerwalde. III. Theil. Von A. Hruschka. Schmidtmayer Rudolf P.: Ein lateinisches Preisgedicht (Ekloge) auf die Hauptstadt Prag u. s. w. Knott Rudolf: Über die Lebensmittelpreise in der Teplitzer Gegend im 16. bis 18. Jahrhundert. Siegl Karl Dr.: Das Achtbuch des Egerer Schöffengerichtes aus der Zeit von 1310 bis 1390. Das Fahnenschwingen der Egerer Metzgerzunft. Helbig Julius: Regesten-Nachtrag zur Geschichte des Lehensadels der Herrschaften Friedland und Seidenberg. Baumeister Fritz Dr.: Zur Geschichte der Post in Böhmen. Von Dr. A. Horčička. Jahresberichte über den allgemeinen Geschäftsverkehr bei dem k. k. Post- und Telegraphenamte I in Karlsbad 1898 bis 1900. Von O. Weber. Erster Tag für Denkmalspflege. (Dresden, 24. und 25. September 1900.) Bayer Josef: Die Burg Karlstein. „Deutsche Arbeit." Zeitschrift für das geistige Leben der Deutschen in Böhmen. Lambel Hans Dr.: Bibliothek deutscher Schriftsteller aus Böhmen. Band IV bis IX. Von Dr. A. Horčička. Prof. Dr. F. J. Studnička: Bericht über die astrologischen Studien des Reformators der beobachtenden Astronomie Tycho Brahe. Ein unabhängiges Wort zur Reform der Handelsschulen in Österreich von ... Dr. M. Urban: Knospen und Blätter von alldeutscher Erde. Dorfschwalben aus dem Egerlande. Hugo Salus: Reigen. J. L. Haase: Kreuz und Krone. Wilhelm Oehl: Drheme is drheme. Josef Schmidt: Hansjörgels Geschichten. Karolina Světlá: Sylva. Haudeck Johann: Trauungslied für zwei Singstimmen mit Orgelbegleitung.





Österreichische und Ungarische Dichterhalle.

Der Becher der Unsterblichkeit.

Aus dem Slovenischen des Anton Aškerc übersetzt von A. M—čič.

Laibach.

> Wenn in der Todesstund' die Seele
> Steiget dem Menschen zum Hals auf . . .
> Wer könnt' ihn laben mit Zaubergetränke,
> Das ihn errette! (Koran, Sure 75.)



Bunt das rothe Haupt ihm schmückt der Turban,
An der Seite blinkt der Damascener;
Aufgethan vor ihm die heil'ge Bibel,
In dem Koran blättert Abdurrhaman,
Liest darin vom Tode just die Sure,
Von dem Sterben und dem ew'gen Leben.
Leuchtend flutet ihm der Tag durchs Fenster,
Und der Morgen lächelt in die Kammer,
Heitrer Morgen, Kind des jungen Lenzes.
Doch ihm ist nicht heiter zu Gemüthe,
Schweres Sinnen quälet Abdurrhaman!
„Tod! Umgaukelst wieder meine Seele,
Schwarze Motte, grauser Du Gedanke?
Sterben? Todt? Muss ich denn wirklich enden? —
Allah, Du entflammt'st mir Liebesgluten,
Hauchtest ein mir hehren Geist der Weisheit,
Hast der Faust das mächt'ge Schwert verliehen!
Sieh, wie mag von Menschen ich mich trennen?
Kettet mich doch Liebe an die Menschheit!
Sprich, wie ende ich den Flug des Denkens?
Welt nur fasst mein Geist und Dich, o Allah!
Sag', wie soll vom Schwerte ich je scheiden,
Meinem allgetreuesten Gefährten!" —

Düster brütet der Khalif Cordovas,
Und in düstrem Sinnen drei beruft er:
„Bringt mir Hakim, aller Heilkunst Meister,
Holt herbei den Wunderzaubrer Sofer,
Ruft mir endlich Raschid, meinen Derwisch!“ . . .
Und vor ihn tritt Hakim als der erste.
„Gibt es gegen Sterben nicht Arzneien?
Geisteskraft wozu und hohes Wissen?
Ja, es gebe — ewig will ich leben!“
„Hoher Emir, Sonne Du Hispaniens,
Welches Glück, vor Dir darf ich erscheinen!
Weit die Macht reicht unsres Wissens,
Doch nicht würdig jeder ew'gen Daseins!
Sammle Thau Du in krystallnem Becher
Auf den Feldern vor der Sonne Aufgang,
Schmelz' im Thaue Perlen dann des Meeres,
Trinke meinen Trunk der Morgen sieben —
Ewig leben wirst, erlauchter Emir!“ . . .
Über Cordova kaum graut der Morgen,
Trägt schon der Khalif das Glas durchs Stadtthor,
Wandelt durch die Flur, eh' Sonne aufwacht,
Birgt des Thaues Tropfen in dem Becher.
Heimgekehrt mit wohlgefülltem Glase,
Wirft hinein er Perlen eine Handvoll,
Harret, wartet auf die Kraft des Zaubers,
Doch nicht schmelzen mag im Thau die Perle! . . .
Da tritt auf schon Sofer, der berühmte.
„Zier der Moslims, Du erhabner Emir,
Sofer will Unsterblichkeit Dir bieten!
Viel, fürwahr, vermag die Kunst der Ärzte,
Alles doch allein der Zaubrer Kunde,
Alchemie, die heiligste der Lehren!
Wisse denn, was ew'ges Leben bietet,
Nimm die Medicin, gar wunderwirkend:
Trinke Gold, im Humpen da zerschmolzen —
Wirst Unsterblichkeit damit erkaufen!“
„Selber Du verkoste Dein Getränke,
Neige kräftig, hochgelehrter Sofer!“
„Emir, mir gebüret der Pokal nicht,
Du allein magst —!“ „Vorerst Dir geziemt zu kosten,
Sehen will ich Deines Trunkes Wirkung!“
Hebt den Becher Sofer an die Lippen,
Über ihn schwingt der Khalif den Säbel:
„Wollen sehen, ob Dein Trunk der wahre!“
Und den Kopf hieb ab ihm Abdurrhaman . . .
Schon erscheint der alte Ali Raschid.
„Greis, Du bist der Weiseste Cordovas,

Sage, bringe Licht mir in das Dunkel:
Bietet gegen Tod die Welt kein Mittel?
Ja, sie biete — ewig will ich leben!"
Ali Raschid hebt empor die Arme,
In dem Bettlerkleid der alte Derwisch,
Bis zum Gürtel fällt der graue Bart ihm,
Reckt die Rechte, spricht zu dem Khalifen:
„Mittel suchst Du, junger Abdurrhaman,
Mittel, die Unsterblichkeit Dir gäben,
Trankest Medicin für ew'ges Leben?
Hast gesucht Dir welche bei den Ärzten
Und gefahndet auch darnach beim Zaubrer —
Alle haben schmählich Dich betrogen,
Du allein besitzst den Zauberbecher,
Braue selbst Getränke, die unsterblich!
Dein Pokal, es sei Dein eignes Leben,
Füll' ihn selbst mit Mitteln unvergänglich!
Dein Pokal, es ist Dein eignes Leben,
Täglich gieße drein nur edle Werke,
Edles Thun für Deine Stammgenossen,
Für das Vaterland, die Unterthanen!
Schlechter That jedoch kein einz'ger Tropfen
Falle in den Becher Dir des Lebens!
Höre nimmer auf ihn anzufüllen,
Bis er Dir aufschäumet bis zum Rande,
Und so fülle hinfort bis zum — Grabe!
Wohl vermodert in der Gruft Dein Leichnam,
Doch der Becher Deines Wirkens bleibet;
Die Nation wird schöpfen aus der Quelle,
An dem Trunk sich immerwährend laben —
Deine Werke machen Dich unsterblich!" . . .
Aufgethan vor ihm die heil'ge Bibel —
Doch der Herrscher liest nicht mehr im Koran,
Blickt ihm nach, dem Greis, der leis verschwindet,
Blickt ihm nach und murmelt stille für sich hin:
„Der Pokal mag sein der einzig wahre,
Dein Pokal, Du weiser Ali Raschid!"

Die erste Märtyrerin.

Aus dem Slovenischen des Anton Aškerc übersetzt von A. Funtek.

Laibach.

Sieh, schon ist der Holzstoß errichtet,
Drauf steht sie, die Märtyrerin!
Unselige, wehe Dir, wehe,
Bald sinkst Du in Asche dahin!

Am Pfahle, da lehnt sie gefesselt,
Man riss ihr vom Leib das Gewand —
Mich dünkt sie ein göttlich Wesen,
Kein Weib aus ägyptischem Land!
Es flattern die Haare im Winde,
Sie blickt hernieder vom Stoß;
Ganz Memphis versammelt sich heute,
Es gaffet der Müßigen Tross.
Sie aber mit glühenden Wangen
Blickt endlos ins Weite hinein:
Ob Märtyrerstolz sie erhebet,
Ob Glaube an ewiges Sein? —
Sie nahen mit brennenden Fackeln,
Die Priester erscheinen mit Licht,
Die heiligen Diener des Apis,
Und also ihr Oberster spricht:
„Man weiß nicht, woher sie gekommen,
Ihr Heim ist uns keinem bekannt;
Sie kennt nicht den Namen des Vaters,
Hat auch nicht die Mutter genannt,
Ist sie nicht im Nilland geboren,
So hat sie den Ganges gesehn;
Man sandte vielleicht sie aus Babel,
Vielleicht aus dem weisen Athen.
Seitdem uns Osiris mit Isis
Gedeihen und Leben gewährt,
Seitdem man in unseren Landen
Den heiligen Apis verehrt:
Wir hörten die Jungfrau noch niemals!
Traun, kühn ist und neu, was sie spricht,
Sie leugnet die alten Gesetze,
Sie beuget selbst Göttern sich nicht!
All ihre Ideen und Lehren —
Wo sind sie zu lesen, zu sehn?
Nicht einmal in Hieroglyphen
Solch irre Anschauungen stehn.
Wir wollten zum Schweigen sie bringen,
Wir geißelten sie bis aufs Blut —
Vergebens! Die Völker des Nillands
Verführt sie mit frevelndem Muth.
Wir warfen mit Ketten und Banden
Das Weib in den Kerker hinein,
Auf dass auf verfaulendem Lager
Vermodere der Fremden Gebein.
Zur Nachtzeit aufthat sich die Thüre —
Zersplittert das eherne Schloss —

Sie sprengte die eisernen Bande
Und riss sich ans Tageslicht los.
Es zürnen die Götter darüber,
Schwer trifft uns der Himmlischen Wuth:
Ägypter, wir wollen sie opfern,
Wir werfen sie hin in die Glut!
Ans Werk denn!" ... Schon lodert der Holzstoß,
Und qualmender Rauch steigt empor,
Die Flamme leckt an der Jungfrau —
Die blicket nur lächelnd hervor.
Was deutet dies heimliche Lächeln,
Des Auges lichtblitzender Schein?
Ist's heilige Märtyrerhoheit,
Ist's Glaube an ewiges Sein?
„Lasst brennen den Haufen, an Sphinxen
Und an Pyramiden vorbei,
Auf dass aus dem nächtlichen Dunkel
Das Weltall erhebe sich frei!
O Licht . . ." Da verstummet die Jungfrau.
Schutt, glühende Asche — wohlan,
Wo bleibst Du nun, trotzige Göttin,
Wo Deiner Unsterblichkeit Wahn?
Doch sieh, aus dem glimmenden Haufen,
Da hebt sich's gewaltig empor —
Lebendig steht wieder die Fremde,
Ist herrlicher noch denn zuvor!
„Wer bist Du, fremdzauberisch Wesen,
Du Phönix, o sprich, wer bist Du?"
Sie sagt es mit Hoheit den Schergen
Und lächelt leicht spöttisch dazu:
„Ich habe den Tod selbst bezwungen,
Ich wandle auf ewiger Bahn,
Denkfreiheit, so lautet mein Name,
Und mein ist die Erde fortan!"

Amalie.

Wien. Von **Hans Grasberger.**

(Fortsetzung.)

„Nun ja," meint der Seelsorger, „das kindliche Gedächtnis kann wieder aufgefrischt werden, und ich erlaube mir, dem Fräulein Braut ein Andachtsbüchlein zu verehren, in welches ich einige passende Merkzeichen gelegt habe. Möge der Leserin der große Sinn aufgehen, dass wir mit dem lieben Gott, mit dem göttlichen Erlöser, mit seiner jungfräulichen Mutter, mit den Heiligen im Himmel und mit den Abgeschiedenen im

Fegefeuer in geistiger Gemeinschaft leben, und dass dies des Christenmenschen Adel und Trost und seine verlässlichste Richtschnur ist!"

So der Pfarrer, und dann stellte er noch scharf und ausdrücklich die Frage, ob das Fräulein Braut nicht durch ein anderweitiges Eheversprechen gebunden sei.

Amalie antwortete ohne Umschweife: „Nein!"

Damit war das Brautexamen zu Ende, und das Gespräch bewegte sich wieder um gewöhnliche Dinge.

Als sich der geistliche Herr empfohlen hatte, war Tante Rosalia des Lobes voll über seinen Takt, seine Nachsicht, und sie freue sich schon auf seine Trauungsrede.

Amalie schwieg. In ihrer Brust waren die Gefühle in einem heftigen Widerstreite. Sie kam sich wie eine große Heuchlerin und Frevlerin vor. Sie hatte sich die Komödie doch leichter gedacht — und das schwerste Stück stand noch aus. Die Macht der Sitte, des Herkommens, gegen die sie sich auflehnte, hatte Würde und Sicherheit für sich; sie konnte sich diesem Eindrucke nicht entziehen und wollte ihm sich nicht beugen.

Bloß um die eigenen Gedanken zu bannen, griff sie nach dem Andachtsbüchlein. Und sie wollte sich tief in die ihr längst fremd gewordene Lectüre versenken. Und konnte sie sich nicht in ihre Kindheit zurückträumen? Ach, die Kindheit kannte dieses Zagen und Wagen noch nicht! Nur weit weg aus Zeit und Ort, für eine Stunde doch, für einige Augenblicke wenigstens!

Sie nahm das Büchlein mit in ihr Erkerzimmerchen.

❧

Der zweitnächste Tag brachte den Rath und den Bräutigam.

Auf der letzten Station hatten sie gemeinschaftlich einen Zweispänner bestiegen, aber wenig Zwiesprache gehalten. Es mochte wohl der schöne Tag, die schöne Gegend eines jeden Gedanken und Blicke abgezogen haben.

Gegen Mittag langten sie an.

Der Rath sprang jugendlich auf die Beine, was ihm Dr. Winkler nicht recht nachzumachen imstande war.

Die alte Tante rief denn auch gleich begeistert aus:

„Wie prächtig Du aussiehst, Rath! Du dürftest selbst auf Freiersfüßen gehen."

Eine heilige Einfalt, das.

Dem Bräutigam glühen verstohen die Wangen. Wie leicht hatte er sich mit der stolzen Schönen gesprochen, und wie gedrückt fühlt er sich jetzt. Die erste Geige spielt ja sein verhasster Gönner und Freund, sein künftiger Schwager. Dass der Blitz dareinfahre!

Und Amalie wirft sich ihrem Onkel förmlich in die Arme — leidenschaftlich, innig in die Arme.

Sie thut es wirklich und birgt ihr Antlitz tief an des schönen Mannes Brust, um dessen Schmarotzerlippen nichts als ihr duftiges Haar darzubieten.

Der hingegen findet gleichwohl seine Rechnung; er umspannt ihre schlanke Taille und drückt ihre schwellende Büste an seine Brust. Und wie süß er lächelt, der Siegessichere!

Und endlich hat man auch den geduldigen Bräutigam begrüßt. Er geht hinterdrein die Treppe hinauf; denn Tante und Nichte haben ihren schönen Rath in die Mitte genommen.

Aber beim Speisen bescheidet sich der Verwöhnte doch, der Braut zur Linken zu sitzen; ja, ja, das Decorum muss gewahrt werden.

Und welch Hoffnungsvolles, welch Reizvolles der Hofrath tischüber in Aussicht stellt! Er selbst habe längeren Urlaub genommen, der bequem für Florenz, Rom und Neapel ausreiche. Seinem Freunde, dem Doctor, habe er über Venedig hinaus keine weitere Frist erwirken können. Es dränge ihn indes, der jungen Frau, natürlich mit ihres Herrn Gemahls Erlaubnis, die Schönheiten und Kunstschätze Italiens zu weisen, sie sozusagen in die große Welt einzuführen. Er rechne darauf, dass die gute Tante als Anstandsdame die herrliche Fahrt mitmache. Der junge Ehemann dürfe nicht eifersüchtig werden, und im trauten Heim ließe sich ja der unterbrochene Honigmonat fortsetzen.

O der Schäker, der großmüthige Freund!

Winkler glühte wie eine Pfingstrose, und Amalie erblasste. Sie durfte nicht merken lassen, wie angeekelt sie sich fühlte.

Räthlicher war's, in die Schwärmerei für Italien mit einzustimmen.

Namentlich die Tante war vom Plane entzückt; sie ahnte nichts, rein gar nichts. Selbst ihr Gerechtigkeitssinn verließ sie; sie hatte kein Bedauern dafür, dass unter solchen Umständen der gute Ehemann zu kurz komme.

Nach der Siesta, die jedes auf seinem Zimmer zugebracht, schritt der Rath zu einer höchst eindrucksvollen Handlung, er selbst versprach sich von diesem Effectstücke nicht wenig.

Er rief die Zeugenschaft der guten Frau Tante auf; er nöthigte Dr. Winkler als Bräutigam und Mitinteressenten herbei. Er nahm die Nichte unter den Arm und verfügte sich mit ihr zum großen Tische in seinem Zimmer.

Auf dem Tische lag ein kleines Portefeuille, das er mit Bedacht öffnete, während er anhob:

„Schöne Nichte, Jungfrau Braut, angehende Weltdame, räume Deine Schatulle aus, und überantworte Deine sentimentale Pensionatscorrespondenz dem Feuer! Lass dahin Dein redlich verwaltetes, Dein unverkürztes Erbe seinen Einzug halten! Du trittst die eigene Verwaltung Deines Vermögens an. Es ist nicht wenig; Du brauchst nicht zu sparen, darfst aber auch nicht verschwenden; Dein Auskommen ist reichlich gesichert. Bist Du anfangs noch unsicher in der Vermögensgebarung, bangt Dir vor der freien Fahrt, so wende Dich an Deinen bisherigen Vormund, an Deinen allzeit getreuen Onkel! Er wird Dir ein verlässlicher Lotse sein. Diese Urkunde macht Dich eigenberechtigt; dieser Depotschein besagt Dir, wo nunmehr der Hauptstock Deiner Habe er-

liegt und Deine Unterschrift bereits beglaubigt ist, und dieses Checkbuch sorgt hinlänglich für die Reise und für die nächsten Bedürfnisse. Nimm Besitz von Deinem Gut, und genieß es mit Verstand, mit Geschmack!"

Das war wacker gesprochen. Der Rath sagte sich's auch selber.

Die Tante war bis zu Thränen gerührt, obwohl sich's nur um leidige Geldsachen handelte.

Amalie glaubte ein übriges schuldig zu sein; sie beugte sich tief nach der Hand des Rathes, um sie zu küssen. Dabei lieferte sie ihm Hals und Nacken aus.

„Ich danke Dir, redlicher Vormund!" betheuerte sie ehrlich. „Was Du verwaltet hast, sollst Du stets mitgenießen. Und sieh," fügte sie scherzend hinzu, „ich mache Ernst mit dem Feuertode meiner Vergangenheit!"

Und forttänzelnd, holte sie ein Paket Briefe, um sie im Ofen zu verbrennen. Die von Marie Klieber waren darunter. Die feinen Papierchen loderten lustig auf und veranlassten viel Scherz und Neckerei. Der galante Onkel überbot sich darin.

In die leer gewordene Schatulle wanderten die vermögenträchtigen Papiere. Das Schlüsselchen der Cassette steckte Amalie zu sich; und nachdem der Hort geborgen war, ermunterte die Schöne ihre Gesellschaft zu einem gemächlichen Spaziergange in den Park, damit der herrliche Abend zu seinem Rechte komme.

Sie war sicher, selbst in den tieferen Gründen mit Klieber nicht zusammenzutreffen.

Das junge, so ungleiche Paar schritt voran.

Beim Abendessen thaute auch Dr. Winkler einigermaßen auf. Er hatte sich bei der Urkundenrevue gewisse Ziffern gemerkt, und er stellte darnach seine Rechnung. Morgen hat er ein Wort mitzureden, und das belebt schon heute seinen Geist.

❦

Die Trauung ist nach der Frühmesse angesetzt. So klein ohnehin das Örtlein und so gleichgiltig der Tag: völlig unbemerkt soll sie vor sich gehen. Der Pfarrer selbst will sie vornehmen.

Er hat den Bräutigam noch nicht recht zu Gesicht bekommen; denn im Beichtstuhle nimmt man Züge und Gestalt des Bekennenden durch das scheidende Gitter wenig aus. Beicht und Communion aber werden den Brautleuten auf dem Lande nicht leicht erlassen.

Trauzeugen sind der Rath und der Schullehrer des Ortes. Letzterer ist eine Verlegenheitswahl.

Was hat ein Pfarrer nicht alles zusammenzugeben! Jung und alt, arm und reich, schön und häslich, Unschuld und Verkommenheit! Paare, die ganz füreinander geschaffen scheinen, sind selten. Es müsste launenhaft zugehen, wenn wirklich sämmtliche Ehen „im Himmel geschlossen" würden. Sind die gesetzlichen Erfordernisse erfüllt, klappt's äußerlich, so muss der Pfarrer über das Paar den Segen ertheilen; in

die Beweggründe zum Ja hat er keinen verläſslichen Einblick, die Herzen kennt er nicht.

Als der Pfarrer Amalie und Dr. Winkler am Altare vor sich sah, stutzte er, und wie ein Schatten huschte es über sein Antlitz. Ein so ungleiches Paar mochte dem Vielerfahrenen denn doch noch nicht vorgekommen sein. Eine seltene, vornehme Schönheit neben fast brutaler Häſslichkeit, eine Märchenprinzessin neben einem verwachsenen, lüsternen Zwerg, angeborener Adel und ausgesprochenes Plebejerthum! Und diese sollten sich vom Herzen zujubeln und einander angehören wollen? Der Priester hätte am liebsten die Stola abgelegt und den Altar kopfschüttelnd verlassen.

Und hinter der Braut steht eitel, selbstgefällig der Rath, das Haupt der Familie, der Macher des Ganzen. Seine Geckenhaftigkeit hätte nicht viel verschlagen. Aber seine Augen, mit denen er die Braut wie gebannt hält, mit denen er sie gierig verschlingen möchte, verrathen ihn. Er ist ein lauernder Fuchs, ein begehrliches Ungeheuer, ein moralisches Scheusal.

Der Pfarrer ahnt Schändliches und erschrickt.

Begreiflich, daſs die Anrede ohne Schwung bleibt, daſs sie seelenlos klingt, daſs sie sich wie Eingelerntes ausnimmt, und daſs sie sich kurz faſst.

Die alte Tante zerfließt gleichwohl in Thränen — das ist ja althergebracht seitens der Brautmütter und kostet nicht viel.

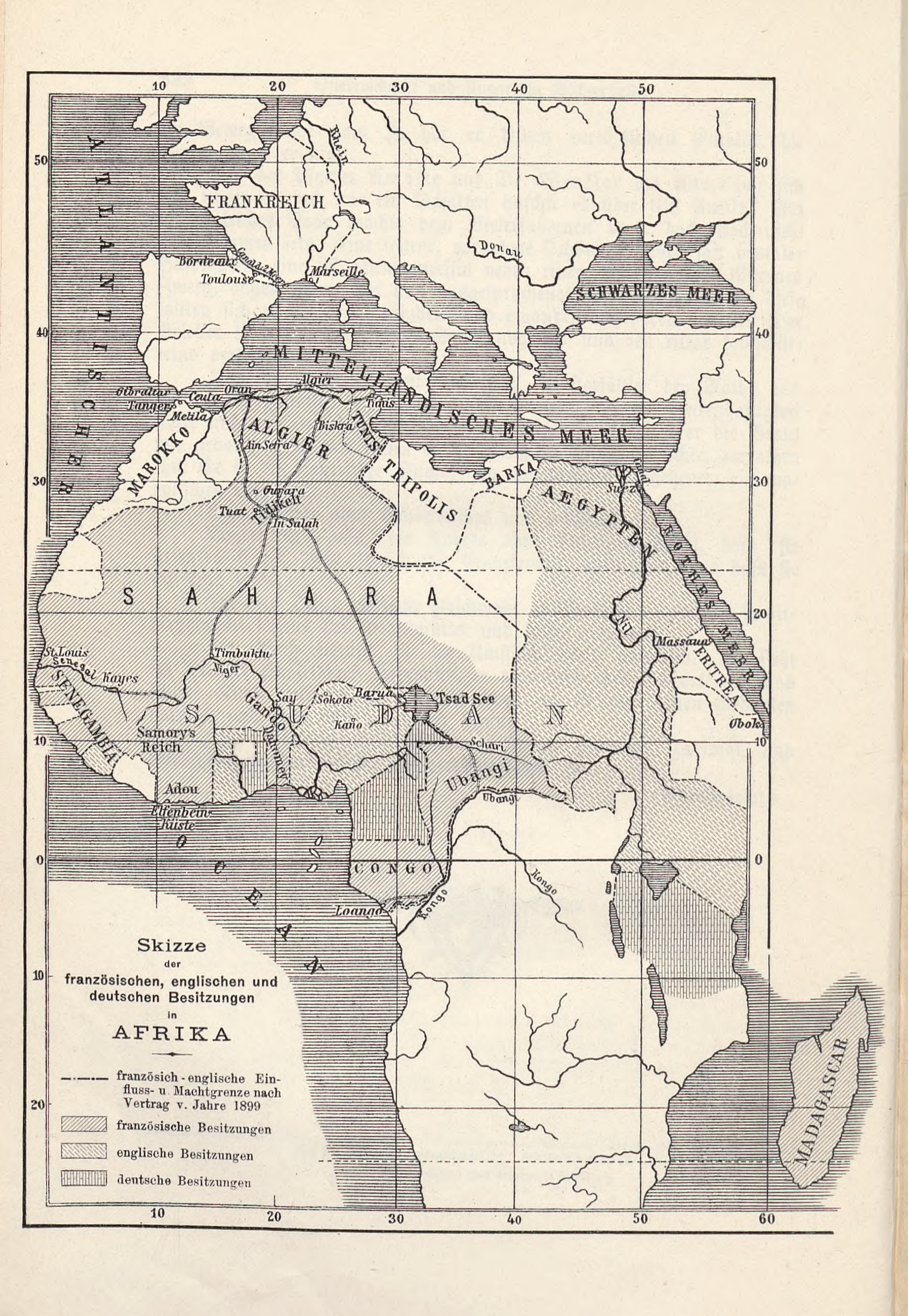
Der Rath erträgt all die Umständlichkeit unwirsch. Er sieht im Priester ein leidiges Hemmnis, er verwünscht dessen Worte, die das schöne Kind vielleicht zu ernst stimmen, er ist mit seinen Gedanken voraus, und diese sind sündhafter Natur.

Jetzt ergeht die schicksalsschwere Frage, gesondert, zweimal, und beidemale erwidert darauf ein vernehmliches Ja!

(Schluſs folgt.)



Für die Redaction verantwortlich: Eduard Kotek.
K. u. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme in Wien.



Skizze
der
französischen, englischen und deutschen Besitzungen
in
AFRIKA
französich - englische Einfluss- u. Machtgrenze nach Vertrag v. Jahre 1899
französische Besitzungen
englische Besitzungen
deutsche Besitzungen
ATLANTISCHER OCEAN
FRANKREICH
Rhein
Donau
Bordeaux
Toulouse
Marseille
SCHWARZES MEER
MITTELLÄNDISCHES MEER
Gibraltar
Tanger
Ceuta
Oran
Algier
Tunis
Melila
MAROKKO
ALGIER
Ain Sefra
Biskra
TUNIS
TRIPOLIS
BARKA
AEGYPTEN
Suez
ROTHES MEER
Tuat
Tidikelt
In Salah
SAHARA
Nil
Massaua
ERITREA
Obok
St. Louis
Senegal
Kayes
SENEGAMBIA
Timbuktu
Niger
Samory's Reich
Adou
Elfenbein-Küste
Say
Sokoto
Barua
Tsad See
Kano
Dahomey
SUDAN
Schari
Ubangi
CONGO
Loango
Kongo
MADAGASCAR
10
20
30
40
50
60